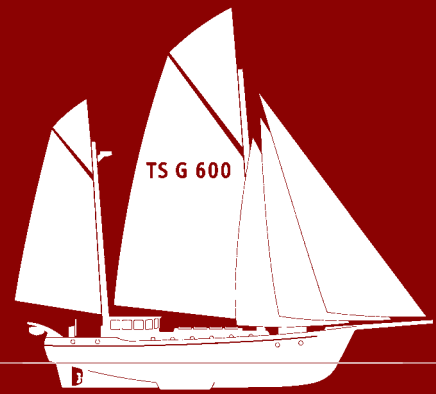


TS Roter Sand
DDSD



Trainee Ship Roter Sand – Gemeinsam traditionell Segeln & Lernen



Calling Delta Delta Sierra Delta

Die Gaffelketch Roter Sand

Die **Roter Sand** ist eine klassisch als **Gaffelketch geriggte Stahlyacht** mit modernem Unterwasserschiff als **Kimmkieler mit Plattboden**. Sie wurde entworfen, um verschiedene Fähigkeiten miteinander zu verbinden, die sich auf anderen Schiffen ausschließen.

Sie bietet **22-26 Personen** Kojen und ist als **Officeship** mit modernster Technik ausgerüstet. Mit einer Sicherheitsbescheinigung für **weltweite Fahrt mit 22 Personen** und für **37 Personen im küstennahen Bereich** bietet sie aktives Segeln auf **18 Stationen**, kann aber auch von kleinster Crew

gesegelt werden. Das Schiff ist traditionell handwerklich custom build mit europäischem Holz ausgebaut.

Hochseetüchtig für den Nordatlantik gebaut kann sie trotzdem mit nur 1,21 m Tiefgang im **Wattenmeer** fahren und **sicher trockenfallen**. Sie ist komfortabel zu segeln und bietet unterwegs und am Liegeplatz Raum für **Seminare, Workshops und bequemes Leben** an Bord. Die Roter Sand ist aufwändig isoliert, gut belüftet und ganzjährig in Betrieb. Sie kann durch **Eis fahren** und bleibt auch **bei 40°C angenehm kühl** unter Deck. Sie hat die Anmutung eines **100-jährigen Klassikers** und ist doch erst 10 Jahre alt.

Überblick:	
Name:	Roter Sand
Typ:	Gaffelketch
Werft:	Bremer Bootsbau Vegesack gGmbH
Indienststellung:	22. April 1999

Abmessung / Leistung :	
Rumpflänge	19,90 m
Länge über alles	26,30 m
Länge in der Wasserlinie	17,50 m
Seitenhöhe	2,43 m
Breite	5,40 m
Tiefgang	1,21 m
Verdrängung	56 t
Segelfläche	190 m ²
Motor	MAN 6CV D 2866 E, 252 PS/185 KW

Kennungen / Zertifikate:	
Segelkennung	TS G 600
Rufzeichen	DDSD
MMSI	211 278230
ATIS	9211030049
ISTA Rating:	Time Correction Factor 0,5186

Schiffssicherheitsbescheinigung nach der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe gem. § 6 der Schiffssicherheitsverordnung, Bauzertifikat für unbeschränkten Fahrtbereich (weltweite Fahrt), Funkanlagen-Prüfbescheinigung, Stabilitätsbescheinigung.



Die Geschichte der Roter Sand

Ausbildungsschiff ab Kiellegung

DIE IDEE

1992 hatte Klaus Tietje, Kapitän und erfahrener Weltumsegler, als Chef einer 300 Mann starken Ausbildungswerft in Vegesack, die Idee, ein **Allroundschiff** zu bauen, das all seine Erfahrungen und Wünsche in einem Bildungsschiff unter Segeln ideal miteinander verband. Nach vielen Überlegungen formte sich ein 20 m Stahlschiff heraus, das trockenfallen kann, viel Raum in einer zentralen Messe hat und wie die alten Lotsenschoner 12 Kojen als Seitenbegrenzung der Messe beherbergt. Das Schiff sollte längere Zeit vollkommen **autark** fahren können, **lange Expeditionen** machen und der **Ausbildung von Seekadetten** dienen. Für den ganzjährigen Betrieb sollte es gut isoliert, eisfest sein und mit einem bequemen Steuerhaus auch bei schlechtestem Wetter im Norden komfortabel zu fahren sein. Eine kräftige Maschine sollte dafür sorgen, dass es durchs Eis kam und auch bei widrigen Winden gut vierkant gegenan fahren konnte.

Nachdem das Konzept stand, wurde ein Konstrukteur aus dem Hause **Judel und Vrolijk** mit der Umsetzung der teils widersprüchlichen Anforderungen beauftragt. Es folgten erste Entwürfe, Modellbauten und Schlepptankversuche.

Daraufhin wurde die Roter Sand als **Multiknickspanter** (7 Knicks, profilierte Kimmkiele, gerade Bodenplatte aus 80 mm Stahl) und **traditionell geriggte Gaffelketch** gebaut. Hochseefähigkeit, geringer Tiefgang, aufrechtes Trockenfallen, gute Eisgängigkeit konnten miteinander verbunden werden. Auf langen Seereisen kann sie 18 Jugendliche und vier Ausbilder beherbergen. Es entstand ein einmaliges Schiff, das eine nie dagewesene **Einsatzbandbreite** bietet. Die Pläne wurden mit dem **Baubeginn 1995** in die Realität umgesetzt.

Da das Schiff als **Ausbildungsprojekt** diente, kam es darauf an, unterschiedliche Gewerke zu integrieren und so viele Bauteile wie möglich durch die Mitarbeiter der Werft in Eigenarbeit bauen zu lassen.

Auf diese Weise entstand eine einmalige Komposition aus praktischen Ideen und **solider handwerklicher Umsetzung** in Spitzen-Qualität.

DAS BILDUNGSSCHIFF

Die Gaffelketch wurde als **Bildungsschiff** geplant und realisiert. Sie kann sowohl das **Wattenmeer** als auch die **Hohe See des Nordens** bereisen, um **Naturschutz und Segelausbildung** durchführen zu können.

Die Mitsegler, die Wachführer und die Schiffsführung sollen miteinander ihre **nautischen Kenntnisse und Fertigkeiten** generell verbessern.

Die Bordorganisation richtet sich auf eine vollständige **Integration** aller Personen an Bord in den Schiffsbetrieb. Die Segelausbildung verbindet die Einführung von **traditioneller Seemannschaft und traditionellem Yachtsport**. Kenntnisse und Fertigkeiten werden konsequent in den im Reiseverlauf entstehenden Situationen gefestigt.

Das **Konzept zur Segelausbildung** auf der Roter Sand entspricht damit dem Geist, den das „**Memorandum of Understanding** on the mutual recognition of certificates for the safe operation of traditional ships in European waters and of certificates of competency for crews on traditional ships“ (Vereinbarung über gegenseitige Anerkennung von Zeugnissen für den sicheren Betrieb von Traditionsschiffen in europäischen Gewässern und von Befähigungszeugnissen von Besatzungsmitgliedern auf Traditionsschiffen) kurz **MoU** in seiner Definition mit dem Passus beschreibt:

„**Traditionsschiffe sind alle Arten von historischen Wasserfahrzeugen und ihrer Repliken, einschließlich solcher, die der Tradierung und Förderung traditioneller handwerklicher oder seemännischer Fertigkeiten dienen und die durch dieses Zusammenwirken eine Bedeutung als Kulturgut besitzen und die entsprechend den traditionellen Regeln der Seemannschaft und Technik betrieben werden**“

Diese **Tradition** wurde durch die **Reaktivierung** der Roter Sand wieder aufgegriffen und spielt in Zukunft eine bedeutende Rolle für das Schiff in der Jugend- und Erwachsenen-Ausbildung an Bord.

FAHRTBEREICH

Die Roter Sand bietet als Kimmkieler die Möglichkeit, das **Wattenmeer** zu befahren, und hier liegt der deutliche Schwerpunkt der Reisen. Damit sind stetig die Anforderungen verbunden, die das Fahren in diesem anspruchsvollen Tidegebiet mit sich bringt.

Das Wattenmeer fordert alle an Bord in besonderem Maße und macht die Crew darüber hinaus mit den **andersartigen, ökologischen Verhältnissen** dieses einzigartigen Naturraumes vertraut.

SAIL TRAINING ASSOCIATION GERMANY (STAG)

Die Roter Sand ist **registriertes Schiff der STAG** mit der Segelnummer **TS G 600**. Als Trainee-Schiff hat sie 2002 am **Cutty Sark Race** teilgenommen und – versehen mit einem günstigen Rennwert – beachtliche Leistungen erzielt.

Die Möglichkeiten des Schiffes werden für die Teilnahme an **internationalen Veranstaltungen** in der **STAG-Tradition der „Trainee Ships“** genutzt. Bei der durch die STAG

geförderten Segelreisen und Regatten fährt die Roter Sand mit einer Trainee-Besatzung, die zur Hälfte aus Jugendlichen zwischen 16 und 26 Jahren besteht.

NEUER EIGNER – ZUKUNFTWEISENDES KONZEPT

Nachdem die Werft als Eigentümerin **2006 in Konkurs** ging, lag die Roter Sand als Teil der zu verkaufenden Konkursmasse zwei Jahre an der Kette. Ihr drohte ein Schicksal als Wochenendhaus mit verkauftem Rigg und ohne Maschine in einem Fleet. Klaus Tietje fand Bernhard Pelzer, seinen Freund aus alten Tagen, und überzeugte ihn zur Übernahme der „RoSa“ in private Hand.

2008 unterzog der neue Eigner das Bildungsschiff einem kompletten **Refit**, und stattete es für seine **ursprüngliche Bestimmung** neu aus.

Die Roter Sand erhielt die **Sicherheitsabnahme** und die funktechnische Ausrüstungsabnahme nach den **Kriterien für Traditionsschiffe**.

VEREIN ALS BETREIBER DES TRADITIONSSCHIFFES

Bernhard Pelzer hat als neuer Eigner nach einem Jahr intensiver Restaurierungsarbeit und vielen Fahrtests das Schiff an eine Gruppe von Familien aus dem Hamburger Westen übergeben, die sich im **„Verein zur Förderung des Traditionellen Segelns im Team e.V.“** zusammen geschlossen haben.

Hier wird mit Hilfe des traditionellen Konzeptes der Roter Sand das **gemeinsame Segeln verschiedener Generationen** praktiziert.

Kinder erlernen von erfahrenen Praktikern aus dem Freundeskreis der Familie zusammen mit Geschwistern und Freunden unterschiedlicher Altersstufen auf traditionelle Weise das **Segelhandwerk**. So haben sich Skipper mit den nötigen Patenten sowie erfahrene Segler aus dem Umfeld der Traditionsschiffahrt zusammengefunden. Sie verstehen die **Weitergabe des Wissens der traditionellen Seefahrt** als persönliche, sinnstiftende Herausforderung.

UNTERHALT DES SCHIFFES

Der **Geschäftsbetrieb** erfolgt durch den Verein „Traditionelles Segeln im Team e.V.“. Die Abrechnung erfolgt nach den steuerlichen Grundsätzen für eingetragene Vereine. Eine Gewinnerzielung schließen die Satzung und der Überlassungsvertrag mit dem Eigner aus.

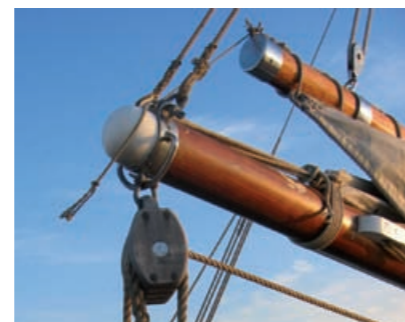
Der Verein verbindet Segelausbildung und handwerkliche Arbeit nach dem bewährten Prinzip: **Hand gegen Koje**. Jeder, der auf Ausbildungsfahrten das traditionelle Segelhandwerk erlernen möchte, stellt vorab die **gleiche Zeit** für den **händischen Unterhalt** des Schiffes zur Verfügung.

Das Schiff bietet durch seine Konzeption die ideale Voraussetzung, an wenigen Tagen als **Trainingschiff für Manager** den notwendigen Unterhalt zu verdienen. Ergänzend zu den Vereinseinnahmen ist das Schiff durch **Eignersponsoring** abgesichert.



Besonderheiten Roter Sand

Jedes Detail Handarbeit



BESONDERHEITEN DES RIGGS

Das **Gaffelrigg** ist nicht nur besonders effektiv, es eignet sich auch hervorragend dafür, **Zusammenarbeit in kleinen Teams** zu üben. So benötigt die Roter Sand für das Segelsetzen im **Regattastart** die koordinierte Aktivität von 18 Seglern in sechs Gruppen.

Verleimte Spieren, Masten und Bäume geben dem Rigg enorme **Stabilität** weit über die gewohnte Festigkeit gewachsenen Holzes hinaus.

Hohlverleimte Gaffeln und die Besantopspiere verringern die Topgewichte, so dass die **enorme Krängungsstabilität** des Rumpfes nicht beeinträchtigt wird.

Besan und Großmast sind als nebeneinander liegende legbare Masten in dafür gebauten Mastfüßen verankert. Der Klüver wurde im Rahmen des Refits als **aufholbarer Klüver** neu geriggt. So konnte der Liegeplatz im Hafen um 5 m verringert werden und das Drehen in engen Hafengebieten erleichtert.

Für das Riggen eines Besantopsegels und als hoher Punkt für den Flaggenstock wurde der **Besan verlängert** und dabei auch Platz für die verschiedenen vorgeschriebenen Antennenträger geschaffen.

Der neue **Kutter-Kran** ist für eine Last von 3 Tonnen

ausgelegt und traditionell wie ein Ladebaum geriggt. Alle **Schoten und Fallen** werden traditionell über Taljen geholt und auf Kreuzklampen oder Belegnägeln gesichert. Die Fock wurde neu als **Baumfock** geriggt und erlaubt jetzt unter kleiner Besegelung (gerefftes Großsegel und Baumfock) das Aufkreuzen ohne Bedienen der Schoten in der Wende.

BESONDERHEITEN DES STAHLRUMPFES

Die **elegant geschwungene Linie des geschweißten Stahlrumpfes** ist als **Multiknick mit 7 Knicks** entworfen und über Spanten und Stringer im Abstand von 30 cm aufgebaut, was dem Rumpf zusätzliche Stabilität verleiht. Als Basis verfügt die Roter Sand über eine **80 mm Grundplatte**. Die **Kimmkiele** sind als profilierte Stahlkörper nach verschiedenen Schlepptankversuchen so positioniert, dass sie auch beim Trockenfallen lastfrei bleiben. Unter Wasser haben die Stahlwandungen 10 mm Stärke. Oberhalb der CWL sind es 8 mm und an Deck sind es 5 mm. Das **Heck** läuft unter Wasser als **Fischtail mit Yachtheck** und Ruderskeg aus. Der **eisfeste Bug** ist mit armiertem Spezialbeton ausgegossen.

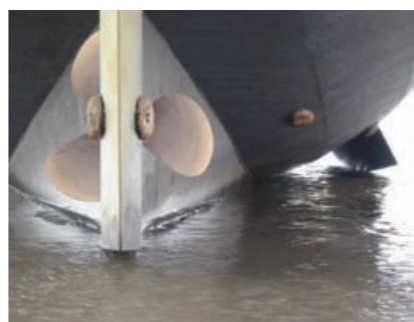
Das Schiff verfügt über ein **Kollisionsschott**; die Ruderanlage ist durch das **achterliche Heckschott** gesichert. Der **Motorraum** ist feuerfest abgeschottet. **Heckkabine, Kombüse, Vorderkabine** sind weitere geschlossene Räume. Auch das **Ruderhaus** ist wasserdicht abgeschlossen. Die Roter Sand hat ein **Stahldeck** mit Aufbau aus **Eiche**. Im **Rumpf** sind **Diesel-, Heizöl- und Schwarzwassertanks** integriert.

Die Tanks für **Trinkwasser** sind aus **V4A-Stahl** ebenso wie alle **Decksluken** für Ausstiege und die **Luke zum Maschinenraum**. Der vordere Niedergang ist aus **massiver Eiche** genauso wie die Schiebeluken an den Niedergängen vorne und zum Steuerhaus.

BESONDERHEITEN DER TECHNISCHEN AUSRÜSTUNG

- 380 V / 15 KW Generator für die autarke Stromversorgung großer Verbraucher
- 1400 Ah / 24 V Gel-Batterien als Verbraucherakku für den ladefreien, autarken Betrieb des Schiffes über mehr als 72 Stunden
- 280 Ah / 24 V Starterbatterien
- Mastervolt Strommanagement für 230 V Konverter, 50 Amp / 24 V Ladegerät

- 150 Amp Serviceladegenerator an der Hauptmaschine
- Lichtmaschine an der Hauptmaschine für den Starterakku
- Lichtmaschine am Generator für den Generatorstarter
- 12 V Ladegerät aus 24 V permanent für Notstromakku für Funk und Navigation
- Digital gesteuerte Druckwasseranlage (80 l/min bei 3,5 bar)
- 18 KW Hochdruck Eberspächer Öl-Heizung für 35 KW Radiatoren
- Wärmetauscher für Heizung mit Hauptmaschine
- 5 KW Elektroradiatoren für E-Heizung über Generator oder Landanschluss
- Warmwasser über Wärmetauscher/Hauptmaschine, Ölheizung, E-Heizboiler über Generator oder 16 Amp Landstrom
- Lenzanlage für alle Schotts aus dem Maschinenraum, einzeln ansteuerbar; Maschinenlenzpumpe und zwei manuelle Lenzpumpen sowie eine tragbare Motorlenzpumpe
- Motorkühlung durch Innenkühlkreislauf über 5 qm im Rumpf integrierte Wärmetauscher
- Abgaskühlung und -reinigung durch Seewassereinspritzung



Segelkonzept: Charakterbildung von Menschen

Die Roter Sand wurde so geplant, dass mit einer ungeübten Crew **längere Seereisen** gemacht werden können und dass sie als Kimmkieler an den Nordseeküsten besonders für die **Wattfahrt** geeignet ist. Sie trägt ein Rigg, das die Elemente klassischer Gaffeltakelung mit den Prinzipien der Yachttakelung aus den Zwanziger Jahren des vorigen Jahrhunderts verbindet und einfach und sicher zu bedienen ist. Diese Art der Besegelung wurde gewählt, damit jugendliche Segler ebenso wie interessierte Erwachsene aus dem Segelsport die Möglichkeit finden können, den Umgang mit **klassischen Segeltechniken** praktisch zu erlernen, die im modernen Yachtsport so nicht vermittelt werden können.

Der Vergleich zum Yachtsport verbessert nicht nur das Verständnis für die historische Entwicklung, sondern fördert auch das **sichere Manövrieren**. Mit den ganz anderen Zeitabläufen, dem notwendigen Vorplanen von Manövern und einer geduldiger Ausführung ist ein wesentlicher Lerneffekt damit verbunden, dass nicht ein schnelles, sondern ein sicheres Manöver **traditionelle Seemannschaft** ausmacht. Hier liegt hier ein Schwerpunkt des Konzeptes für den Schiffsbetrieb.

Gerade ungeübte Mitsegler lernen die **Zusammenhänge** der einzelnen Segelmanöver gut kennen und können nach kurzer Zeit unter Aufsicht die Ausführung von Manövern leiten. Auf den Törns werden regelmäßig die **klassischen Manöver** wie Wenden, Halsen, Segelwechsel und Reffen durchgeführt.

Das Segelschiff ist ein herausragendes Instrument zur **Charakterbildung von Menschen**, mit dem durch die Arbeit im Team die Achtung und Wertschätzung gegenüber Mensch und Material bei engagierter Sachkunde und Einsatzbereitschaft von Stammbesatzung und Mitseglern erlebbar wird.

Die Unterdeckaufteilung entspricht daher der Möglichkeit, die **Sozialisierung der Menschen an Bord** mit einer Förderung des Gemeinschaftslebens zu entwickeln. Es sind unter Deck keine Kammern eingebaut. Die **Unterbringung** erfolgt in Kojen an den beiden Seite der großen Messe, die auch **Gemeinschafts- und Schulungsraum** ist.

Auf den Hochseetörns erfolgt eine konsequente Wach-einteilung, die dem Team „Wache“ die Verantwortung für die Segelhandhabung und Segelanpassung im Wachverlauf überträgt. Das geräumige **Ruderhaus** ist ebenso Wachraum wie Kartenhaus mit nautischer Ausrüstung und Funkgeräten. Es ist so eingerichtet, dass die Wachgänger die Möglichkeit haben, die sichere Anwendung der **klassischen terrestrischen Navigation** und ihre **nautischen Kenntnisse** anzuwenden und zu verbessern.

Die Bordorganisation ist auf eine vollständige Integration aller Personen an Bord in den Schiffsbetrieb und ihre Einteilung in Wachen ausgerichtet. Mit dem **klassischen Dreiwachensystem** lässt sich das Schiff rund um die Uhr gut handhaben.

Die Segeltörns sollen den Mitseglern **Erfahrungen vermitteln**, die vor allem die jungen Menschen in unserer konsumorientierten und bequemlichen Zivilisation kaum noch machen können. Dazu gehören mit einem weiteren Schwerpunkt die Regatten und Veranstaltungen der Organisation **Sail Training International STI**, die als Mitglied der **Sail Training Association Germany STAG** wahrgenommen werden.

Jeder Segeltörn beginnt mit einer umfassenden **Sicherheitseinweisung**. Dazu gehören die Unterweisung in der Handhabung von Rettungsmitteln, Brandschutzausrüstung und Seenotsignalen sowie das Verhalten im Seenotfall und beim Verlassen des Schiffes. Ein Mann-über-Bord-Manöver wird zu Beginn durchgeführt, sowie weitere praktische Sicherheits- und Brandschutzübungen während der Reise. Vor dem Ablegen werden die **Hafenmanöver** besprochen und unter Aufsicht durchgeführt. Dazu gehört der Gebrauch von Festmacheleinen und Fendern ebenso wie Tauwerks- und Knotenkunde.

Es folgen Unterweisungen und Teilnahme an den **Aufgaben des Wachdienstes** wie Ruder und Ausguck gehen, Navigationsaufgaben, Funk- und Radarüberwachung, Wetterbeobachtungen und die Kenntnisse über gesetzliche Bestimmungen des Seeverkehrs. Schiffskunde mit Kenntnis zur Ausrüstung an Bord wird vermittelt. **Technische Ausrüstungsteile** wie Maschinen und Winschen werden gewartet, Konservierungsarbeiten werden durchgeführt.

Neben dem traditionellen Segeln wird von den Mitseglern die **Erhaltung und kenntnisreiche Bedienung** aller Ausrüstungsteile des Schiffes als äußerst wichtig und unmittelbar lebensrettend erkannt.

Das **Konzept** orientiert sich konsequent an der Einführung in traditionelle Seemannschaft und die Festigung der darin erworbenen Kenntnisse und Fertigkeiten an den im Reiseverlauf entstehenden Situationen. Es folgt dem Geist des „**Memorandum of Understanding**“ vor allem in den Anforderungen an die Qualifizierung von Besatzungen und Schiffsführungen von Traditionsschiffen, wie sie für Deutschland in der **Sportseeschifferscheinverordnung** und in der zugehörigen **Ausführungsrichtlinie Traditionsschiffe** niedergelegt sind.

Das schließt den Erwerb von **Erfahrungsnachweisen** für den Zusatzeintrag in den Sportsee- oder Sporthochseeschifferschein als Schiffer auf Traditionsschiffen ein. Die entsprechenden Bestätigungen werden an Bord abgezeichnet und **Seemeilenbestätigungen** ausgestellt. Für **Stammbesatzungen** werden Trainingsfahrten durchgeführt. Dabei können erste Erfahrungen als **Schiffsführer** gesammelt werden.



Business an Bord

Fest vertäut am Liegeplatz



ÜBERBLICK

- Einsatz als Tagungsschiff
- Veranstaltungen bis 45 Personen
- Location für Foto-Shootings im Lifestylebereich
- Kulisse für Film- und Fernsehproduktion
- Firmenfeiern und Partys
- Produktpräsentationen
- Lunchtalks und Dinner-Discussions
- Kleinkonzerte
- Instrumentenkurse in maritimer Umgebung

FEST VERTÄUT ALS GRUPPE

Alle Ereignisse an Bord gewinnen durch die besondere Umgebung des Schiffes, seines Liege- oder Ankerplatzes.

Besonders wirksam ist dabei die Möglichkeit, sich **als Gruppe von der Außenwelt zurückzuziehen** und den Stimulus der permanenten, kaum spürbaren Schiffs-bewegung für **Kreativität und Intuition** zu nutzen.

Die **exzellente technische Ausstattung** mit W-LAN, LAN, Internetanschluss, Tageslichtbeamer, Drucker und Windows-Server lässt für das Backoffice-Management keine Wünsche offen.

FESTER LIEGEPLATZ

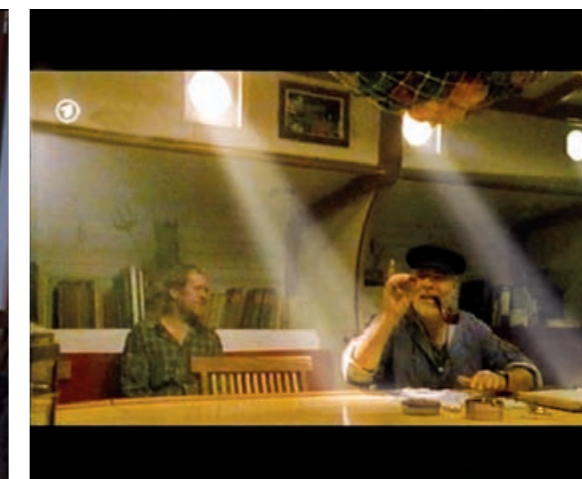
Die Roter Sand kann am Stamm-Liegeplatz genutzt werden wie ein außergewöhnliches Tagungshotel. Im **Steendiekkanal** haben wir einen **eigenen Ponton**, auf dem ein Designerbüro die Möglichkeiten, die wir an Bord haben, weiter ergänzt.

Gerne kommt die Roter Sand zu allen Anlegern mit brückenfreier Seeverbinding – ob das die Fähranleger, der Cityhafen oder der Blankeneser Bull'n ist – mit 1,20 m Tiefgang und der Möglichkeit trockenzufallen kommen wir überall hin.

STILVOLLE MARITIME LOCATION

Als maritime Kulisse diente die Roter Sand auch schon in dem Kinder-Abenteuerfilm „**Amundsen der Pinguin**“. Für **Fotoshootings und Filmaufnahmen** liefert unser 380 V Generator den passenden Strom. In der geräumigen voll ausgestatteten Kombüse kann die Versorgung des Teams stattfinden. Fotoshootings bevorzugen die Roter Sand auch gern als sea-going Location.

Die Bandbreite der Veranstaltungen an Bord erstreckt sich über Silvesterfeiern, Strategiemeetings und auch Übernachtungspartys für Kinder. Selbst Kammerkonzerte mit 45 Zuschauern haben schon an Bord stattgefunden.



Business an Bord

Unter Segeln rund ums Jahr



ÜBERBLICK

- Management-Trainings
- Strategiereisen & Workshops
- Management-Assessments
- Teamtrainings
- Incentive-Feiern
- Standesamtliche Trauungen auf dem Wasser
- Feiern unter Segeln
- Beliebtes Regatta-Begleitfahrzeug
- Helgoland-Silvestertörn

MANAGEMENT UNTER SEGELN

Auf offenem Wasser unter Segeln bieten sich weitere vielfältige Möglichkeiten, die maritimen Metaphern der Seefahrt für die Management-Entwicklung zu nutzen.

ASSESSMENT AN BORD

Das Heißen der Gaffelsegel als Teamaufgabe hat vielen angehenden Managern in an Bord durchgeführten Assessments die Möglichkeiten für Kommunikation und Leadership und auch ihre persönlichen Grenzen gezeigt.

TEAMTRAININGS

Das Führen des Schiffes in wechselnden Funktionen in unserem Power-Team-Training® zeigt Gruppen, wo Ihre Stärken liegen und trainiert notwendige Skills für den Business-Alltag.

STRATEGIEFINDUNG

Strategiereisen helfen Vorständen und anderen Gruppen von Verantwortungsträgern Strategien nachhaltig zu entwickeln. Dabei spielt das selbst gesteuerte, gemeinsam erlebte Reisen auf dem Traditionsschiff eine wichtige Rolle.

COACHING

Coaching an Bord ist ein ganz besonderes Erlebnis – ob nun als Bestandteil einer Reise oder als Einzelunterstützung. Die leisen Bewegungen des Schiffes fördern die Intuition und unterstützen ganz unbemerkt die Entwicklung neuer mentaler Fähigkeiten.



Segeln in der Familie

Der Verein zur Förderung traditionellen Segelns im Team e.V.



HAND GEGEN KOJE

Im **Verein zur Förderung des traditionellen Segelns im Team e.V.** haben sich Enthusiasten zusammen gefunden, die die Roter Sand als Traditionsegler in Fahrt halten. Hauptinteresse der Mitglieder ist das traditionelle **Segeln in der Familie**. Dabei spielt das Vermitteln der Segelfertigkeiten an die Kinder **durch Freunde und Eltern anderer Kinder** die zentrale Rolle. So ist es möglich, dass die Kinder von anderen lernen und die Eltern Neues von Ihren Kindern erleben.

Die Mitgliedschaft im Verein kostet nur einen **geringen Jahresbeitrag**. Die Leistung der Mitglieder liegt im Tausch Ihrer **Arbeitszeit an Bord gegen Segelzeit auf Törns** der Roter Sand.

Der **Verein organisiert** die vielen, zum Teil langen Törns während der Saison und **koordiniert** die notwendigen Arbeitseinsätze zur Wartung und zum Werterhalt des Schiffes.

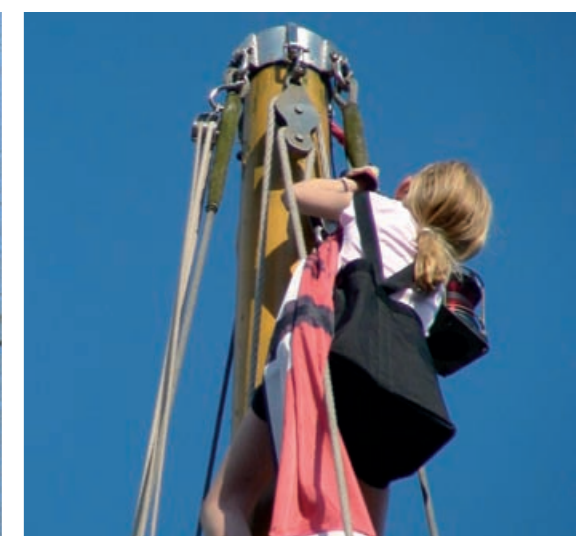
Die handwerkliche Qualität der stetig wachsenden Mitgliedschaft ist dabei so hoch, dass beim Arbeitseinsatz am Liegeplatz viel Neues voneinander gelernt wird.

Die dabei **eingesetzten Fertigkeiten** erreichen entsprechend den Einsatzmöglichkeiten des Schiffes eine große Bandbreite vom **Bootsbauer, Takler und Motorexperte** über den **Stahlschlosser und Maler** bis hin zum **Computer- und Elektronikspezialisten**

NEUE CHANCEN FÜR DIE JUGEND

Ein weiteren Einsatz-Schwerpunkt der Roter Sand ist die **Jugendausbildung** durch die **Kooperation mit Schulen** im Hamburger Westen und **engagierten Segelsportvereinen**.

Als Basisschiff für längere **Jugendkutterreisen** bietet die Roter Sand dieser traditionellen Jugendausbildung neue Chancen an der Elbe.



Technische Ausrüstung

Funktechnische Ausrüstung	Anzahl	Besonderheiten
Hauptfunkanlage, Steuerhaus	1	mit Notstromakku
Funkanlage mit Außenstation, Steuerhaus	1	Zweitstation am Steuerrad außen
Gmdss Seefunkhandys, Messe	3	mit Notakkus für 3 Tage Betrieb
Seefunkhandy, Steuerhaus	1	
Navtex Funkempfänger, Steuerhaus	1	mit Papierdrucker
Epirb Satelliten Notfunkbake, Außen	1	
SART Radarbaken, Außen	2	
AIS Empfänger, Steuerhaus	1	
Radar, Steuerhaus	1	mit digitalem Kartenplotter

Beiboote und Rettungsinseln				Antrieb
Festboden Schlauchboot, in Davits	4 m	6 Pers.	30 PS	Honda Viertakt Außenborder
Ruder/Segel Kutter, in Rungen an Deck, Eiche geklinkert, mit eigenem Kran	4,25 m	4 Pers.	2,5 PS	Yamaha Viertakt Außenborder
DSB Rettungsinsel auf den Davits	25 Pers.			
DSB Rettungsinsel Halterung am Großmast	12 Pers.			
Faltsegelboot Maxi Opti unter dem Kutter	3,8 m	3 Pers.		Opti Segel
Kanu Schlauchboot, Achterpiek	4,2 m	2 Pers.		
Rettungswesten, Feststoff	25			
Automatische Rettungsarbeitswesten	22			

Segel
Großsegel
Großtoppsegel
Besansegel
Besantoppsegel
Selbstwendefock
Innenklüver
Außenklüver

Masten und Spieren
Großmast, Spruce Leisten massiv verleimt
Groß-Gaffel, Pitchpine hohl verleimt
Groß-Baum, Pitchpine massiv verleimt
Besanmast, Spruce Leisten massiv verleimt
Besanmast, Spruce Topspiere hohl verleimt
Besan-Gaffel, Pitchpine hohl verleimt
Besan-Baum, Pitchpine massiv verleimt
Kran-Spiere, Pitchpine massiv verleimt
Kutter-Mast, Pitchpine massiv verleimt

Energie		
Hauptmaschine MAN 6CV D 2866 E	252 PS / 185 KW	
Ladegenerator Starterbatterie	24 V	40 Ah
Ladegenerator Servicebatterie	24 V	150 Ah
Landstrom Ladegenerator Mastervolt	230 V / 24 V	30 Ah
Diesलगenerator 3 CV 30 PS Lister Petterson, in Schallschluckbox	380 V	15 KW
24/230 V Inverter, Mastervolt	5 KW	
24/12 V Converter, Ladegerät, Mastervolt		
12 V Netz	Navigationsgeräte, Funk	
24 V Netz	Radar, Winschen, Beleuchtung, Servicepumpen, Heizung	
230 V Netz	Bordcomputer, W-LAN/LAN, UMTS, Business-Applikationen, Kombüse, Warmwasserboiler	
380 V	Generatoranschluss, Licht, Sonder-Verbraucher	
Serviceakkus	10 x 220 Ah (1100 Ah)	24 V
Starterakku Hauptmaschine	2 x 240 Ah (240 Ah)	24 V
Starterakku Generator	80 Ah	12 V
Starterakku Honda Außenborder	60 Ah	12 V
Mobiles Ladegerät	15 Ah	230/12 V
Warmwasser-Heizung Heizöl-Hochdruck	Eberspächer 24 V	20 KW
Warmwasser-Wärmetauscher mit Hauptmaschinen-Kühlkreislauf	30 KW	Radiatoren
Elektro-Gebläse Mobil	2,5 KW	2 Stück
Heißwasserboiler	230 V Heizpatrone	
Heißwasserboiler mit Diesel-Heizung Wärmetauscher	18 KW	Radiatoren

Navigation
Raython Radar mit Kartenplotter, AIS und Color-Flatscreen
Max Sea Kartenplotter auf Desktop mit 2 19-Zoll-Bildschirmen
Steuerrad mit Seilzugsteuerung, außen
Steuerrad mit Hydrauliksteuerung, innen
Autopilot Autohelm 8000 mit Hydrauliksteuerung und Joystick/Steeringwheel
Fernsteuerung für Autopilot / Steeringwheel
Morse Gas/Schalthebel, außen
Morse Gas/Schalthebel, innen
Außen-Kompass
Innen-Kompass
Ruderlageanzeige, außen und innen
Echolot
Speedometer
Windmessanlage mit allen Instrumenten im Netzwerk
Navtex-Empfänger mit Drucker

Business Applikationen
HP Desktop
Windows XP Pro Software und LAN
W-LAN mit UMTS Internetanschluss
Skype-Kamera, Windows Office
W-LAN HP-Printer
Tageslicht-Beamer 2400 LUX
Quadrosound-Anlage
Flipchart Neuland Din A0

Unterbringung	
Vorderkabine	1 Einzelkoje + 1 Doppelkoje = 3 Kojen
Heckkabine	7 Einzelkojen + 1 Doppelkoje = 9 Kojen
Messe	10 Einzelkojen+2 Doppelkojen=14 Kojen
Ovale Tafel	8 m / 22 Stühle, reduzierbar auf 5 m / 10 Stühle
Duschen / Toiletten	je 2

Technische Ausrüstung

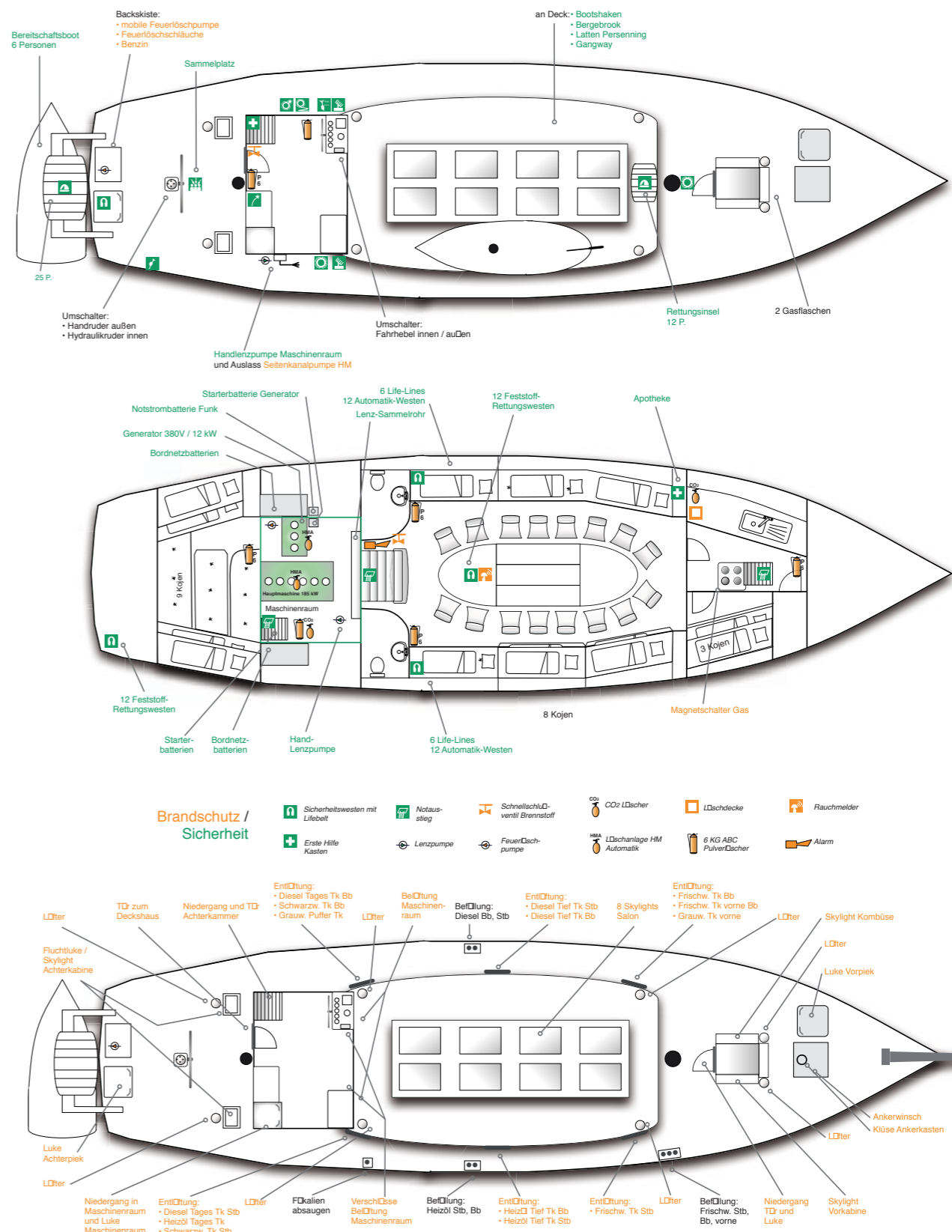
Versorgung			
Frischwasser BB	1600 l	gesamt 3900 l	Frischwasser-Tanks miteinander verbunden und einzeln lenzbar
Frischwasser StB	1600 l		
Frischwasser Kombüse	700 l		
Diesel Tieftank BB	1000 l	gesamt 2700 l	Diesel-Tanks miteinander verbunden und einzeln lenzbar
Diesel Tieftank StB	1000 l		
Diesel Tagestank BB	350 l		
Diesel Tagestank StB	350 l	gesamt 2100 l	Heizöl-Tanks miteinander verbunden und einzeln lenzbar
Heizöl Tieftank BB	1000 l		
Heizöl Tieftank StB	1000 l		
Heizöl Tagestank StB	100 l	gesamt 2000 l	Schwarzwasser-Tanks miteinander verbunden, einzeln lenzbar mit Hochleistungs-Abwasserpumpe, mit Deckanschluss für Fäkalienentsorgung
Schwarzwasser BB	1000 l		
Schwarzwasser StB	1000 l		
Grauwasser Duschen	400 l	gesamt 900 l	Grauwasser-Tanks miteinander verbunden und einzeln lenzbar
Grauwasser Kombüse mit Membranlenzpumpe	500 l		
Tanks total	11600 l		

Winschen	
Manuelle Ankerwisch für 18 mm Kette	Zweigang, 4 Personen Trossenspill
	66 m Kette
	150 kg Danforth-Anker
	100 kg Bügelanker mit 80 m Trosse als Reserve
	100 m / 32 mm Schlepptrosse
Anderson self-talling E-Winschen	800 W, 2x am Mastfuss mit Fußpedalsteuerung

Kombüse	
Pott und Pann	für 22 Personen
Mikrowelle / E- Grill	
Jura Z 5 Espresso Automat	
Eiswürfel-Bereiter	4 kg /h, mit Wasseranschluss
Einbau-Kühlschrank 600 l	externer 24 V Kompressor
Backherd Gas	4 Flammen Kochfeld, Backofen
2 Spülbecken	
Frischwasser	fließend kalt / heiß
Getränk Kühlboxen	230 V, 2 Stück, je 30 l
Vorratsraum mit Lagerregal	

Sicherheit	
3 wasserdichte Schotts	
Zentrale Motor-Lenzanlage für jedes Schott	
2 Handlenzpumpen für Lenzanlage und Motorraum	
Rauchmeldersystem	
Automatische Feuerlöschanlage im Motorraum	
Eisverstärkung im Bug	
80 mm Stahl Bodenplatte	
Stahl 10 mm im UW Bereich	
Stahl 8 mm über Wasser	
Stahl 5 mm Deck	

Brandschutz und Sicherheitspläne



An Deck – Details



Unter Deck – Einrichtung



Presseberichte über die Roter Sand

...mehr auf www.tsrotersand.de

NORDEUTSCHE ZEITUNG / WESERKURIER 03.10.2007

„Roter Sand“ driftet elbwärts

Hamburger Unternehmensberater kauft Gaffelketch aus der BBV-Insolvenzmasse

Von unserem Redakteur Jürgen Theiner

VEGESACK. Nach der Hansekogge, dem Weserkahn „Lüder von Benheim“ und dem Turfkahn „Jan von Flindorff“ hat nun auch die Gaffelketch „Roter Sand“ einen neuen Eigentümer. Das in den 90er Jahren bei der Bremer Bootsbau Vegesack (BBV) gebaute Schiff wechselt in den Besitz des Hamburger Unternehmensberaters Bernhard Pelzer. Dessen Firma bot Managern auch bisher schon Schulungstörns auf gecharterten Segelschiffen an. An Bord sollen dabei soziale Kompetenzen trainiert werden. Mit der „Roter Sand“ kann Pelzer künftig auf ein eigenes Schiff zurückgreifen.

Nach Informationen unserer Zeitung zahlt der neue Elgner 2,6 Millionen für das Schiff aus der BBV-Insolvenzmasse, deren Verwertung nun bis auf den Weserkahn „Franzius“ abgeschlossen ist.

Bernhard Pelzer fühlt sich dem Segelsport seit vielen Jahren eng verbunden. „Ich habe die ‚Roter Sand‘ schon im Bau gesehen“, sagte der Hamburger Unternehmer im Gespräch mit der NÖRDEUTSCHEN. Dass die Yacht im Zuge des Insolvenzverfahrens zum Verkauf stand, erfuhr Pelzer jedoch erst vor wenigen Tagen bei seinem Besuch in Bremen. „Da habe ich gesehen, wie es dem langjährigen Skipper Klaus Tietze das Herz zerrißt“, so Pelzer. Auch ihm selbst habe der Gedanke widerstrebt, dass ein so schönes Schiff wie die „Roter Sand“ künftig nicht mehr adäquat eingesetzt wird und womöglich als Hausboot eines fragwürdigen Erwerbers verkommt.

Nun soll die Ketch also aus zaudernden Nachwuchs-Chefs gestandene Managerma-



Blick vom Klüverbaum auf den Rumpf der „Roter Sand“. An Bord sollen Unternehmenslunker künftig auch im übertragenen Sinne lernen, in stürmischer See Kurs zu halten. Foto: FR

HAMBURGER ABENDBLATT 6.8.2009

Wind von vorn für Manager und Schüler

BERNHARD PELZER HAT DIE SCHNITTIGE GAFFEL-KETSCH GERETTET



Bernhard Pelzer rettete den Segler „Roter Sand“. FOTO: FRENZEL

An Bord ist soziale Kompetenz gefragt, das merken Schüler auf den Törns ebenso wie angehende Führungskräfte.

Jörg Frenzel
Wedel

Wenn in Schipper-Kreisen von „Roter Sand“ geschnackt wird, dann denkt der deutsche Durchschnittskapitän erst einmal an 53 Grad 51 Minuten 18 Sekunden Nord und 8 Grad 4 Minuten 54 Sekunden Ost. (Für Landratten: Das ist der legendäre Leuchtturm in der Außenweser). Doch auch im Hamburger Yachthafen liegt ein Objekt gleichen Namens, das nicht minder interessant ist: Der Zweimaster „Roter Sand“ – eine Gaffel-Ketch mit spannender Geschichte.

Und Bernhard Pelzer kann sie erzählen, denn der Unternehmensberater hat das Schiff einst gerettet – und sie einem Verein übertragen, der „zur Förderung des traditionellen Segelns im Team“ gegründet wurde. Familien, aber auch Schulklassen und Kindergartengruppen sollen kennen lernen, wie manchmal vielleicht hart und anstrengend, aber auch irgendwie traumhaft schön die vergangenen Zeiten unter Segeln waren.

Pelzer berichtet: „Gebaut wurde das Schiff in Bremen-Vegesack. Zeit spielte keine Rolle, je mehr Arbeit anfiel, desto besser.“ Das Schiff entstand nämlich im Rahmen eines ABM-Projektes – möglichst viele Jugendliche sollten möglichst viele Berufe dabei ausüben können und was immer nur ging, selbst erledigen. So wurden Besläge nicht einfach gekauft, sondern aus V4A selbst hergestellt. „Wenn man das in der freien Wirtschaft machen wollte, hätte man es nicht bezahlen können.“

Der Multiknicksant-Rumpf ist



Ein Traum von einem Schiff: Unter vollen Segeln gleitet die „Roter Sand“ durch Wasser. FOTOS: CORNELIUS KALK



Muskelkraft statt E-Motoren sind beim Ankerlichten gefordert.



Unter Deck: Am Tage ist der große Raum Messe oder Konferenzzimmer – nachts geht es in die Kojen an den Bordwänden.

5,60 Meter breit, hat eine Länge von 27,60 Metern über alles und 1,20 Meter Tiefgang. Er ist so ausgelegt, dass man sowohl leichte Eisfahrten absolvieren, als auch im Watt trocken fallen kann. Pelzer: „Ein tolles Schiff!“ Doch vor der Pleite bewahrte es

die Werft nicht. Und so kam Segel-Fan Pelzer an die „Roter Sand“. „Es war schon in Gefahr, als schwimmender Schrebergarten zu verkommen. Mitbieter hatten im Kopf, durch den späteren Verkauf von Rigg und Maschine den Kauf zu finanzieren.“

Doch sie hatten die Rechnung ohne Bernhard Pelzer gemacht. Er kaufte das Schiff – über die Summe schweigt er – ließ es instand setzen und übergab es zur Nutzung dem Verein. Kapitäne, die freiwillig die Schiffsführung übernehmen, gibt es genügend – und Familien, die sich für diese etwas andere Art von Urlaub interessieren, auch.

Eine Vorbildung ist nicht erforderlich. Die Passagiere erfahren alles, was an Bord notwendig ist. Sie lernen nicht allein, wie man mit seiner Hände Arbeit die rund 200 Quadratmeter Segel die Masten hoch wuchtet, wie man Knoten knüpft, im Wattenmeer navigiert, Wind und Wellen liest und Wasser und Wetter trotz. Sondern sie erfahren auch, was eine Crew ausmacht, wie Individuen zu einer Mannschaft werden und wie wichtig und schön es ist, für andere da zu sein.

Denn mit Individualismus ist es an Bord nicht weit her. Während eine kleine Stamm-Crew kleine Kajüten hat, teilen sich die Mitsegler einen großen Raum mit kleinen Kojen backbord und steuerbord. Hier spielt sich alles ab – falls einmal Probleme auftauchen, gibt es hier kein Weglaufen, sondern nur eine gemeinsame Lösung.

Auf See trennt sich schnell die Spreu vom Weizen – diese Tatsache macht sich der Unternehmensberater auch zu Nutze, wenn er die „Roter Sand“ in ein schwimmendes Assessment-Center für seine Firma verwandelt. Pelzer erzählt von einem Konzern, der aus einer Gruppe von 300 Personen die zehn besten Führungskräfte herausfinden wollte. „Wir haben sie in Gruppen an Bord gebeten. Dann bekamen sie ein Video zu sehen, Titel ‚Wie man Segel setzt‘ – und dann wurden sie an Deck geschickt.“ Während sich die Mächtigen-Manager mehr oder weniger erfolgreich abmühten, saßen Pelzer und Kollegen daneben und machten Notizen: Wer arbeitet Team orientiert? Wer puselt so vor sich hin? Wer verdrückt sich? Wer spielt gleich den großen Admiral? Wer motiviert seine Kameraden, an bestimmten Stricken in die gleiche Richtung zu ziehen? „Da kommt klar heraus, ob man eine Persönlichkeit ist, oder sie nur spielt“, sagt Pelzer und schmunzelt. „Und so richtig lustig wurde es, als dann das Kommando kam, die Segel auch wieder zu reffen. Da kam Stress auf.“ So wurde mit „Roter Sand“ manche Karriere auf Kurs gebracht – und manche versenkt.



TS Roter Sand

DDSD



LIEGEPLATZ DES SCHIFFES

Hein-Saß-Weg, Hamburg-Finkenwerder
Steendiekkanal
Bordtelefon 0174 | 196 12 28
Festnetz 040 | 86 60 45 67

VEREINSVORSITZENDER

Thomas Kuth
Am Klingenberg 39
22587 Hamburg
0151 | 12 74 00 06

TS ROTERSAND IM INTERNET:

www.tsrotersand.de
info@tsrotersand.de
Videos auf www.youtube.com, Suche: ts rotersand
Fotoalben auf www.flickr.com/photos/tsrotersand

EIGNER

Bernhard Pelzer
Strandtreppe | Breckwoldtstrasse 2
22587 Hamburg
040 | 86 60 45 11