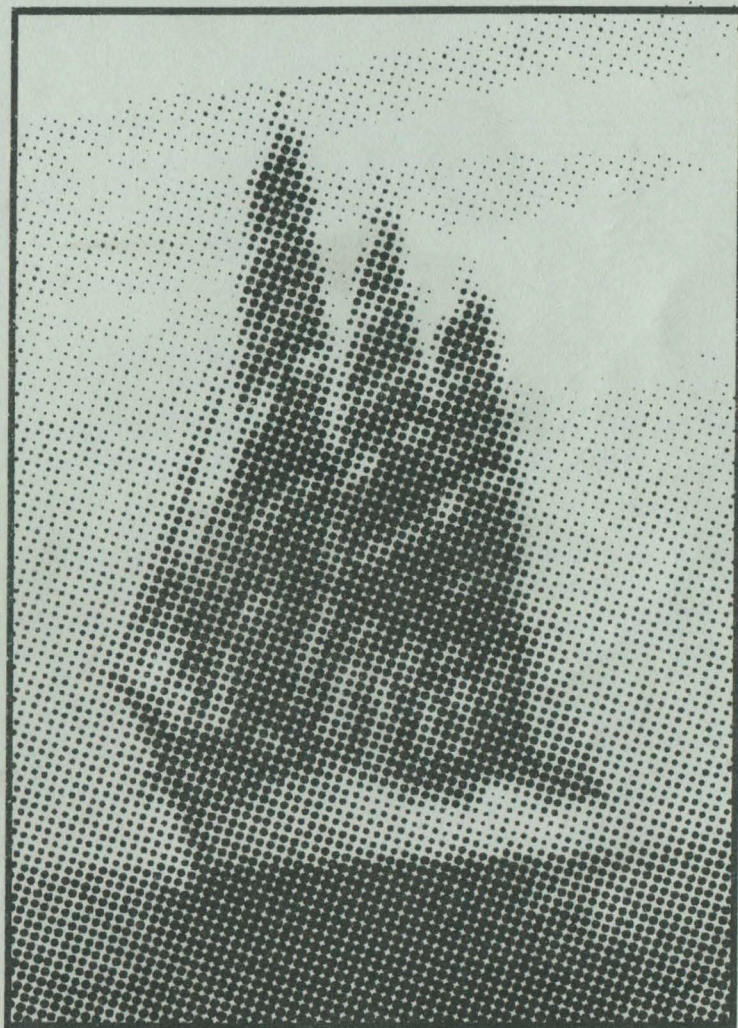


# SEDOV



# Handbook



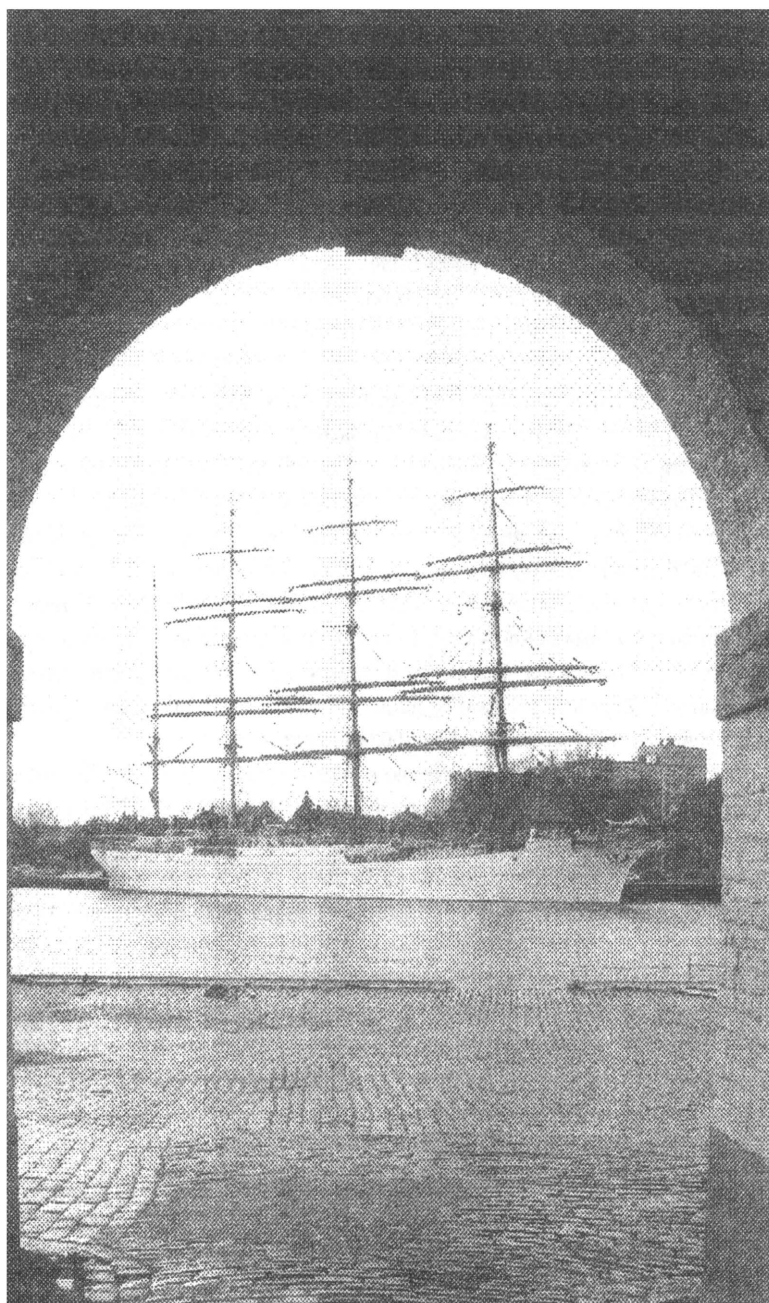
СОДЕРЖАНИЕ  
INHALTSVERZEICHNIS  
CONTENTS

	Стр. Page Seite
Краткая историческая справка . . . . .	4 - 9
A short history of the ship	
Kurze Geschichte des Schiffes	
Краткая биография Г. Седова . . . . .	11-16
A short biography of G. Sedov	
Kurze Biographie der G. Sedov	
Расположение судовых помещений . . . . .	17-19
Deck plans	
Deckplänen	
Рангоут УПС «Седов» . . . . .	21 -23
Masts and yards of «Sedov»	
Masten und rahen der «Sedov»	
Прямые паруса . . . . .	24 - 25
Square sails of «Sedov»	
Rahsegel der «Sedov»	
Косые паруса . . . . .	26 - 27
Fore-and-aft sails of «Sedov»	
Stagsegel der «Sedov»	
Проводка брасов. . . . .	28 - 29
Braces	
Brassen	
Прямой парус . . . . .	31
Square sail	
Rahsegel	

Косой парус .....	32
Fore-and-aft sail	
Stagsiegel	
Нижняя и верхняя бизани .....	33
Spanker	
Besansegel	
Гаф-топсель .....	34
GaffTopsail	
Besangaffeltopsegel	
Такелаж управления рангоутом .....	35
Rigging of the yards	
Rahtakelung	
Такелаж Бизань-мачты .....	36
Rigging of the Jigger mast	
Gaffeltakelung	
Паусные маневры .....	37
Sailing manoeuvres	
Segelmanöver	
Морские узлы .....	38 - 39
Sea knots	
Wichtige Knoten	
Схема крепления снастей бегучего такелажа .....	41-57
Pin-rail diagrams	
Nagelbank	
Некоторые команды при работе с парусным вооружением ..	58
Some commands	
Gebrauchliche Kommandos	

Compiled by V.M.Mishenev & I.G.Evdokimov 1992.  
Plans, Drawings and Details by I.G.Evdokimov I.G.





## **УЧЕБНОЕ ПАРУСНОЕ СУДНО «СЕДОВ»**

/бывш. «Коммодор Джонсон», бывш. «Магдалена Виннен»/

Судно было построено на верфи Круппа в Киле, /Германия/, в 1921 году. Его первый владелец Ф.А.Виннен назвал судно по имени своей дочери Магдалены Виннен. Судно было спроектировано и построено для перевозки навалочных грузов. На судне было четыре трюма, оно было оборудовано двигателем мощностью 500 л.с., приводящим в движение двухлопастной винт. Имелся также небольшой дизель-генератор для питания судовой радиостанции. Освещение было керосиновое. Экипаж составлял 40 человек. «Магдалена Виннен» перевозила шерсть и пшеницу из Австралии, селитру и гуано из Латинской Америки и различные грузы с островов Тихого Океана в Европу.

В 1936 году Карл Виннен продал этот четырехмачтовый барк компании Северогерманский Ллойд поскольку дальнейшая эксплуатация судна была невыгодной. Новый судовладелец оборудовал судно кубриками на 70 кадетов и начал использовать его одновременно как грузовое, так и учебное. /Кадеты жил и на борту и выполняли работу матросов - работали с парусами, грузили и выгружали грузы, не получая платы за работу. Легко понять, как при таких условиях судовладельцы смогли сделать судно рентабельным/. Барку присвоили новое имя - «Коммодор Джонсон». После Второй Мировой войны Советский Союз получил «Коммодор Джонсон» по репарации вместе с двумя другими немецкими парусными судами: 4-х мачтовый барк «Падуя» /ныне «Крузенштерн»/ и «Горх Фок» /1946-2003 «Товарищ»/.

В 1946 году мы получили это судно в очень плохом состоянии. Все реи и стеньги были сняты на палубу, гребной винт отсутствовал. Короче говоря, судно не могло выходить в море. Вот почему с 1946 по 1951 год барк стоял у причала в Советском порту Лиепая на Балтике. В 1951 году командование судном принял капитан дальнего плавания Митрофанов Петр Сергеевич и под его руководством судно было приведено в мореходное состояние.

В 1950 году барк вышел в первое послевоенное плавание, как учебное судно с именем Седова на борту, именем известного русского мореплавателя и исследователя Арктики, который погиб в 1914 году в возрасте 37 лет на пути к Северному полюсу.

В 1957 году с курсантами на борту «Седов» принял участие в гидрографических исследованиях Атлантического океана.

С 1965 по 1975 год «Седов» стоял у причала, нуждаясь в серьезном ремонте и в ожидании решения его дальнейшей судьбы. В 1975 году судно было поставлено на ремонт на Кронштадтский Морской завод. Этот ремонт потребовал 6 лет.

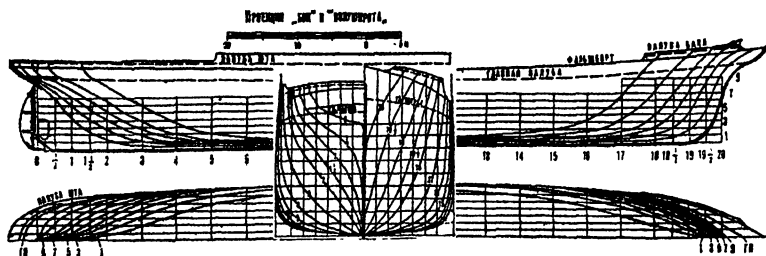
В 1981 году барк был переоборудован на Кронштадтском заводе. Все 4 трюма были переоборудованы в кубрики для 164 курсантов, были оборудованы также другие помещения для экипажа, такие как актовый зал, библиотека, кают-компания, столовые, спортивный зал, музей, сауна.

Весь ремонт и переоборудование прошли под руководством капитана дальнего плавания Владимира Тимофеевича Роева.

С 1981 года «Седов» плавает как учебное судно Министерства рыбного хозяйства. За этот период более 10000 курсантов, будущих судоводителей и судовых механиков для рыбных флотов страны, прошли свою первую плав-практику на борту этого барка.

### Некоторые тактико-технические данные судна:

Регистровый тоннаж: Брутто .....	3556 т
Нетто .....	408 т
Водоизмещение .....	6148 т
Длина наибольшая .....	117,5 м
Ширина .....	14,6 м
Осадка .....	6,5 м
Высота мачт /от ватерлинии .....	58 м
Общая площадь парусности .....	4192 м <sup>2</sup>
Двигатель .....	2175 л.с.
Скорость под парусами .....	до 18 уз.
Скорость под двигателем .....	до 10 уз.
Количество экипажа .....	54 чел.
Количество курсантов .....	102 чел.
Количество практикантов .....	38 чел



## STS "S E D O V "

**/ex. "Kommodore Johnsen" ex. "Magdalene Vinnen"/**

**T**his ship was built at Krupp's shipyard in Kiel, Germany in 1921. Her first owner, Karl Vinnen, gave her his daughter's name, Magdalene Vinnen. The ship was designed as a bulk carrier. She had four holds and was equipped with a 500 horse power engine to drive a two-bladed propeller. There was also a small diesel generator to power the ship's radio station. The lighting was not electric but kerosene. The crew was made up of 40 men. The "Magdalene Vinnen" carried in her holds wool and wheat from Australia, saltpetre and guano from Latin America, and different cargoes from the Pacific Islands to Europe.

In 1936 Karl Vinnen sold this fourmasted barque to the North Germany Lloyd company because further exploitation of the ship was commercially unprofitable. Where the radio-room is now situated they had living quarters for 70 trainees and they started to use her both as a bulk-carrier and a training ship at the same time. (The trainees lived aboard and did the work of ordinary seamen handling the sails, loading and unloading cargoes and getting no pay for their work. It's easy to understand how, under such conditions, the owners could make good money with her). A new name was given to the barque, the "Kommodore Johnsen".

After the Second World War the Soviet Union received the "Kommodore Johnsen" under the war reparation scheme together with two other German sailing ships: the 4-masted barque "Padua" (now "Kruzenshtern") and the "Gorh Fock" (from 1946 till 2003 "Tovarishch"). (As a matter of fact in 1946 we got this ship in a very poor condition. All the yards and stays were piled up on the deck. Her screw was missing. In a nutshell, the ship was unsailable. That's why from 1946 till 1951 the barque was laid up in the Soviet Baltic port of Liepaya, until, in 1951 the deep sea captain Peter S. Mitroffanov took command of the ship and made her shipshape).

In 1952 the barque made her first voyage after the war as a training ship under name "Sedov", the name of the famous Russian seafarer and Arctic explorer who died in 1914 at the age of 37 on his way to the North Pole. In 1957 along with training cadets the "Sedov" started to carry out hydrographic surveying of the ocean.

(From 1965 till 1975 the "Sedov" was not sailing and in need of serious repairs, and awaiting a decision on her future. In 1975 the ship was overhauled and repaired at the Kronshtadt shipyard. This took 6 years)...

In 1981 the barque was reconstructed and modernised at the Kronshadt shipyard, not far from Leningrad. All her 4 holds were turned into living quarters for 164 cadets and other accommodation and facilities were provided for the crew as a cinema-conference hall, library, mess-rooms, gymnasium, museum and a sauna. All the repairs and changes were made under supervision of deep sea captain Vladimir T. Royev.

Since 1981 the "Sedov" has sailed as a training vessel for the Ministry of Fisheries. Over this period more than 10.000 cadets, future navigators and marine engineers for the fishing fleets have had their first sailing practice on board this barque.

### **The ship's particulars are:**

Tonnage: Gross .....	3556 t
Net .....	408 t
Displacement .....	6148 t
Length overall .....	117.5 m
Beam .....	14.6 m
Draught .....	6.5 m
Mast height .....	58 m (above water)
Total sail area .....	4192 m <sup>2</sup>
Engine .....	2175 h.p.
Speed under sails .....	till 18 kn.
Speed with engine .....	till 10 kn.
Number of crew .....	54
Cadets aboard .....	102
Trainees aboard .....	38



**P. Mitrofanov**



**V. Roev**

## Segelschulschiff " S E D O V "

(ex. "Kommodore Johnsen", ex. "Magdalene Vinnen")

Die "Sedov" wurde 1921 auf der Kruppwerft in Kiel, Deutschland, gebaut. Der erste Eigner, Karl Vinnen, gab ihr den Namen seiner Tochter Magdalene Vinnen. Als Frachtsegler besaß das Schiff vier Laderäume und war mit einer Hilfsmaschine von 500 PS ausgerüstet, die eine Zweiblattschraube antrieb. Ein kleiner Dieselgenerator produzierte Strom für die Funkstation, elektrisches Licht gab es damals noch nicht. Ganze vierzig Mann Besatzung bedienten das Schiff. "Magdalene Vinnen" transportierte Wolle aus Australien, Guano und Salpeter von der Westküste Südamerikas und verschiedene andere Frachten aus dem pazifischen Raum.

Im Jahre 1936 verkaufte Karl Vinnen die Viermastbark an den Norddeutschen Lloyd, da eine weitere kommerzielle Nutzung nicht mehr möglich schien. Wo heute die Radiobrücke steht, wurden damals Unterkünfte für 70 Seefahrtsschüler geschaffen. Unter dem neuen Namen "Kommodore Johnsen" begann das Schiff seine zweite Karriere als frachtfahrendes Schulschiff. Die Trainees arbeiteten hier als Schiffsjungen an Deck und im Rigg, sowie beim Be- und Entladen. Sie bekamen dafür keine Heuer, und so ist es verständlich, dass unter diesen Umständen das Schiff wirtschaftlich betrieben werden konnte.

Nach dem 2. Weltkrieg wurde die "Kommodore Johnsen" zusammen mit der "Padua" (heute "Kruzenshtern") und der "Gorch Fock" (ab 1946 bis 2003 "Towaritsch") als Reparationsleistung an die Sowjetunion übergeben. 1946 befand sich die "Kommodore Johnsen" in einem traurigen Zustand. Raaen und Stengen waren heruntergenommen worden und lagen an Deck, die Schraube war verlorengegangen. Um es kurz zu machen: Die "Kommodore Johnsen" war nicht segelfähig. Darum wurde die Bark von 1946 bis 1951 in dem sowjetischen Ostseehafen Liepaya aufgelegt, d. h. sie lag ohne Beschäftigung an der Pier. Erst 1951 wurde das Schiff unter dem Kommando von Kapitän Petre S. Mitroffanov wieder in Dienst gestellt.

1952 machte die Viermastbark ihre erste Nachkriegsreise als Segelschulschiff unter dem Namen "Sedov". Diesen Namen erhielt sie von dem populären russischen Seefahrer und Arktikforscher Sedov, der 1914 im Alter von 37 Jahren auf dem Weg zum Nordpol starb.

Im Jahre 1957 begann man während der Ausbildungsfahrten mit hydrographischen Vermessungen im Atlantik.



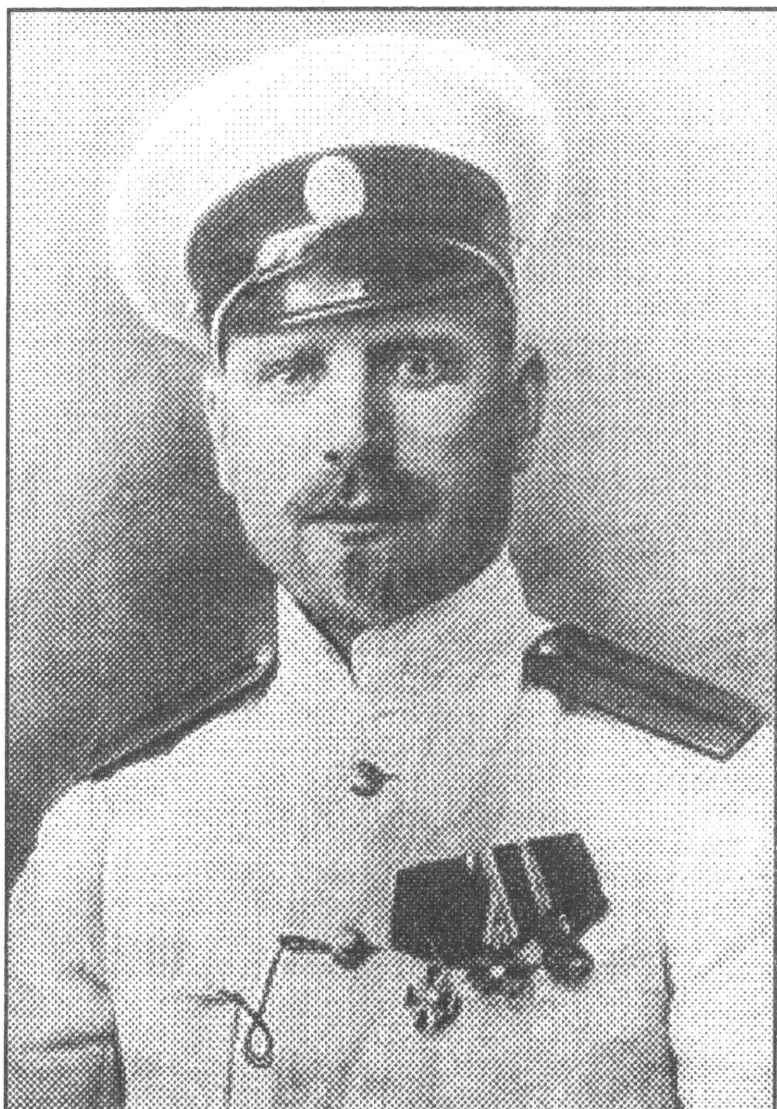
Von 1965 bis 1975 wurden keine grösseren Reparaturen ausgeführt und es wurde Zeit, eine Entscheidung über die Zukunft des Seglers zu treffen. 1975 wurde die "Sedov" zur Generalüberholung in die Werft nach Kronstadt, nicht weit von Leningrad, gebracht. Die Arbeiten am Schiff nahmen eine Zeit von 6 Jahren in Anspruch. Bis 1981 wurde die "Sedov" generalüberholt und modernisiert. So wurden ihre 4 Frachträume in Kadettenunterkünfte umgebaut, andere Unterkünfte und sonstige Verbesserungen für die Mannschaft geschaffen; so z.B. der Kino- und Konferenzsaal, die Bibliothek, die Messen und die Sauna.

Alle Reparaturen wurden unter der Aufsicht des Kapitäns Vladimir T. Royev ausgeführt.

Seit 1981 segelt die "Sedov" als Segelschulschiff des Ministeriums für Fischereiwirtschaft der UdSSR. In dieser Zeit erhielten mehr als 10.000 Kadetten, zukünftige Navigatoren und Maschinisten für die Fischereiflotte, ihre erste seemännische Ausbildung in Form eines Praktikums an Bord dieses Schiffes.

### **Die technischen Daten der SEDOV:**

Tonnage: Gross .....	3556 t
Net .....	408 t
Verdrängung .....	6148 t
Länge u.A .....	117.5m
Breite .....	14.6 m
Tiefgang .....	6.5 m
Masthöhe ü. Deck .....	58 m
Segelfläche .....	4192 m <sup>2</sup>
Maschine .....	2175 p.s.
Marschfahrt: Maschine .....	ca 10 kn.
Unter Segeln .....	bis 18.0 kn.
Stammbesatzung .....	54
Kadetten .....	102
Trainees .....	38



Георгий Седов

## ГЕОРГИЙ СЕДОВ /1876-1914/

**С**ын азовского рыбака, Г. Седов должен был преодолеть немало преград, чтобы получить образование и получить звание лейтенанта Русского императорского флота. История его жизни проста и не слишком отличается от истории многих известных моряков и исследователей.

В возрасте 18 лет Седов покинул дом и поступил в мореходную школу в Ростове на Дону. В 1898 году он получил штурманский диплом и некоторое время командовал маленьким пароходом на Черном море, но он всегда стремился достичь большего. Он подал прошение о присвоении офицерского звания в Гидрографическое управление Военно-морского флота. Будучи принятым на службу он скоро стал известным благодаря блестящим успехам в исследовании арктического побережья Восточной Сибири. Он был произведен в чин капитана. /Офицеры Гидрографической службы имели тогда армейские звания/.

В 1903 году, будучи в Архангельске, Седов стал очевидцем отплытия американской экспедиции, направлявшейся к Северному Полюсу, которая потерпела неудачу в последствии. У Седова возникла идея попытаться достичь Полюса самому во славу России.

Потребовалось несколько лет, чтобы внедрить эту идею в упрямые умы чиновников Адмиралтейства и придать ей широкую общественную огласку. Седов пытался привлечь каждого, кто поддерживал его планы достичь Полюса, но ему не удалось получить необходимой суммы от правительства.

Его экспедиция, которая стартовала в 1912 году, была неофициальной. Военно-морское Министерство ничего не хотело делать для неё, хотя Седов был отпущен в экспедицию и даже был переведен в Императорский флот в звании лейтенанта, которое было ему присвоено,

Седов делал это по собственной инициативе. Ему удалось получить некоторую финансовую поддержку и зверобойную шхуну у одного из архангельских купцов. Глядя назад, на его усилия в Архангельске, некоторые могут сказать, что с самого начала экспедиция Седова была

авантюрой. Только его огромные усилия, энергия и сила воли сделали эту работу.

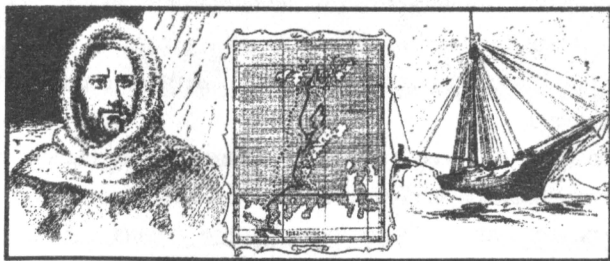
Шхуна Седова «Святой мученик Фока» слишком поздно вышла из Архангельска. Наступала осень с её штормами и ледовыми полями. Эта задержка оказалась роковой. Будучи начальником экспедиции Седов не мог отложить её начало. Теперь или никогда - это была его единственная возможность.

Итак, экспедиция стартовала в конце августа 1912 года и, в результате этой задержки, претерпела множество неприятностей. Седов и его товарищи, всего 17 человек, вынуждены были провести две зимовки 1913 и 1914 годов на борту «Святого Фоки» прежде, чем пришло время сделать последний бросок к цели. К тому времени большинство членов экипажа были ослаблены цингой, а начальника экспедиции беспокоила прогрессирующая болезнь легких.

15 февраля 1914 года Седов и два матроса стартовали к полюсу на собачьих упряжках. Впереди было 900 трудных ледовых миль и столько же обратно. Остаться на борту было бы лучше для них, но судно осталось позади, на южном берегу Земли Франца Иосифа.

Будучи серьезно болен и истощен, Седов, вероятно, предполагал, как близок он к смерти, но неуклонно отвергал все предложения его спутников повернуть назад. Он должен был идти вперед во славу России. Седов встретил смерть на 82 градусе широты, на северной оконечности Земли Франца Иосифа. Он умер как герой, настоящий моряк и исследователь, верный своей цели и своей стране.

Советские люди высоко оценили его героические усилия. Два судна - ледокол, известный своими достижениями в Арктике в тридцатые годы и прекрасное парусное судно - четырехмачтовый барк были названы именем Седова.



---

---

## GEORGY SEDOV

(1876 - 1914)

**S**on of a fisherman from the seaboard of the Azov area, Sedov had to struggle his way to education and the rank of lieutenant of the Russian Imperial Navy. His life story is simple and does not differ much from that of many a distinguished sailor and explorer.

At age of 18 Sedov left his home and entered a marine school the city of Rostov on the Don river. In 1898 he obtained his navigator's ticket, and for some time was in command of a small steamer on the Black Sea, but he always aspired for more elevated achievements. He applied for an officer's position in the Hydrographical Service of the Navy. Having been accepted he soon made himself famous for his brilliant success in surveying the Arctic seaboard of Eastern Siberia. He was promoted to the rank of captain (officers of Hydrographical Service had army ranks then).

In 1903 while in Archangel, Sedov witnessed the departure of the American expedition bound for the North Pole which proved to be a failure later on. That was the starting point for Sedov's idea of reaching the Pole himself in the name of Russia. It took a few years to implant the idea into the stubborn minds of the Senior Admiralty officers and the public in general. Sedov managed to obtain everybody's approval of his plans to reach the Pole but did not succeed in extracting a sufficient sum of money from the Government.

His expedition, which started in 1912, was not an official one. The Ministry of the Navy did not want to have anything to do with it, though Sedov was granted leave in order to carry out the expedition and he got his transfer to the Imperial Navy in the rank of lieutenant, which was a promotion.

Sedov did it on his own. He did manage to secure some financial support, and a schooner from one of the Archangel merchants. Looking back at his struggle in Archangel one may say with hind sight that from the very beginning Sedov's expedition was a sort of doomed enterprise. Only his tremendous efforts, energy and will power made it work.

The Sedov's schooner "Saint Foka" was too late in leaving Archangel. The autumn with its storms and ice fields was coming. This delay proved to be fatal. Being the head of the expedition he could not help starting. Now or never - that was his only chance.

So the expedition started late in August, 1912 and as a consequence immediately suffered a lot of trouble. Sedov and his shipmates, seventeen in all, had to weather the two successive winters of 1913 and 1914 aboard the "Saint Foka" before the time came to set out for the goal. By this time quite a

number of men had been weakened by scurvy and the head of the expedition had developed a sort of lung trouble.

On February 15, 1914 Sedov and two sailors, started for the Pole using dogs and sledges. They had 900 miles to go there and another 900 back. They would have done better to stay aboard the ship. The ship was left behind at the southern shore of the Franz Josef Land.

Being seriously ill and exhausted Sedov was probably aware of how close to death he was, but he sternly rejected all the proposals of his two companions to turn back. He had to go in the name of Russia. Sedov met his death on the 82nd parallel of latitude on the northern extremity of the Franz Josef Land. He died as a hero, a true sailor and explorer, devoted to his goal and his country.

His heroic efforts have been appreciated by the Soviet people. Two ships - an icebreaker famous for its achievements in the Arctic in the Thirties, and a beautiful sailing ship, a fourmasted barque, -were named after Sedov.





**GEORGIJ SEDOV**  
**(1876 - 1914)**

**G**eorgij Sedov war Sohn eines Fischers von der Küste des Asow'schen Meeres. Sedov hatte einen harten, hindernisreichen Weg zurückzulegen bis er seine Ausbildung zum Leutnant der russischen-zaristischen Marine absolviert hatte. Seine Lebensgeschichte weicht kaum ab von der anderer aussergewöhnlicher Seeleute und Forscher. Im Alter von 18 Jahren verliess Sedov sein Zuhause und besuchte die Marineschule in Rostow am Don. 1898 bestand er die Navigatorenprüfung und hatte eine zeitlang das Kommando über einen kleinen Dampfer am Schwarzen Meer. Aber während dieser ganzen Zeit strebte er nach Höherem, Bedeutungsvollerem. Er bewarb sich um einen Offiziersposten in der hydrographischen Abteilung der Marine. Nachdem er angenommen wurde, bildete er sich selbst zu einen ausgezeichneten Vermesser der arktischen Küste Ostsibiriens aus. Auf Grund seiner brillianten Erfolge wurde er daraufhin zum Kapitän befördert.

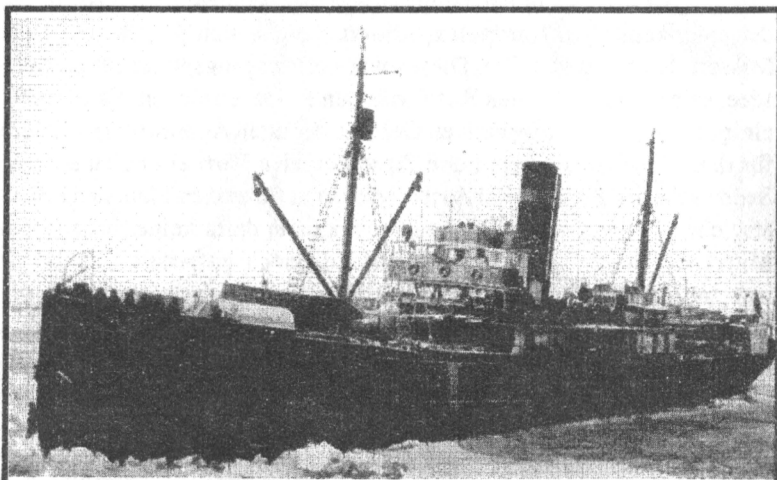
Als er 1903 in Archangelsk war, beobachtete er den Aufbruch der amerikanischen Nordpolexpedition, welche sich jedoch später als Misserfolg erweisen sollte. Dieses war der Ausgangspunkt für Sedov's Idee, selbst und im Namen Russlands den Pol zu erreichen. Es bedurfte einiger Jahre, die konservativen Gehirne der alten Admiralitätsoffiziere für diese Idee zu gewinnen und für allgemeine Verbreitung zu sorgen. Sedov schaffte es dann aber doch, jedermann für seinen Plan, den Pol zu erreichen, zu begeistern. Doch leider bekam er dafür keine finanziellen Mittel von der Regierung. Seine 1912 dennoch gestartete Expedition war inoffiziell. Das Marineministerium wollte nichts damit zu tun haben, aber es erlaubte ihm immerhin, diese Expedition durchzuführen. Er wurde in den Rang eines Leutnants befördert.

Sedov machte allein weiter. Von einem Kaufmann aus Archangelsk bekam er Geld und einen Schoner. Zurückblickend auf alle Schwierigkeiten muss man heutzutage sagen, dass Sedov's Expedition von Anfang an zum Scheitern verurteilt sein musste. Nur seine gewaltigen Anstrengungen, seine Energie und Willenskraft machten es möglich, die Idee weiter zu verfolgen.

Sedov's Schoner "Saint Foka" verliess Archangelsk sehr spät, was sich als fatal erwies. Der Herbst kam mit Stürmen und Eisfeldern. Aber als Expeditionsleiter hatte er eine Entscheidung zu treffen - sie hiess "jetzt oder nie".

So startete die Expedition Ende August 1912. Es gab jede Menge Schwierigkeiten, so dass Sedov und seine Crew (insgesamt 17 Männer) zwei harte Winter an Bord der "Saint Foka" überstehen mussten (1913 und 1914), bevor der richtige Moment zum Aufbruch kam. Während dieser Zeit wurden eine Menge Männer durch Skorbut geschwächt und der Expeditionsleiter bekam eine Lungenentzündung. Es wäre besser gewesen, an Bord des Schiffes zu bleiben, aber am 15.2.1914 brachen Sedov und zwei seiner Leute an der Südküste des Franz-Josefs-Lands mit Hundeschlitten zum Pol auf. Sedov war sehr krank und völlig geschwächt - vielleicht ahnte er sogar seinen baldigen Tod. Aber er lehnte alle Vorschläge seiner Begleiter zur Rückkehr ab. Sie hatten 900 Meilen zurückzugehen; im Namen Russlands hatte er weiterzugehen! Doch am 82. Längengrad, dem nördlichsten Punkt des Franz-Josef-Land, starb Sedov.

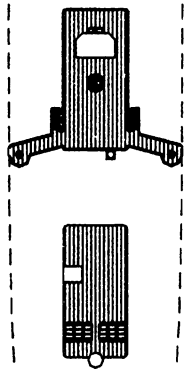
Als ein Held, wahrer Seemann und Forscher, hingegeben seinem Ziel und seinem Land, wurde er von der sowjetischen Bevölkerung sehr gewürdigt. Zwei Schiffe - ein für seine gute Arbeit bekannter Eisbrecher in der Arktis (ca.1930) und ein wunderschönes Segelschiff, eine Viermastbark, wurden nach ihm benannt.



"G. Sedov"

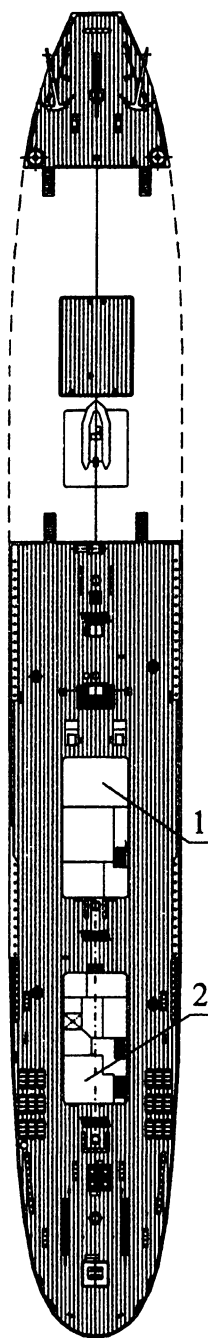
# ПЛАНЫ ПАЛУБ \* DECKPLANEN \* DECK PLANS

Мостик - Bridge - Brücke

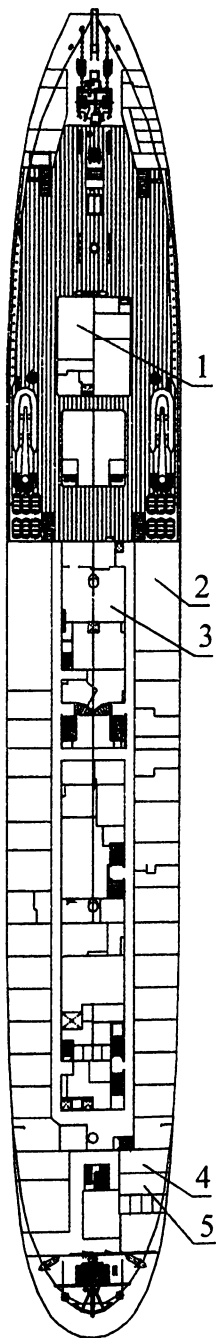


Палуба юта - Poop deck - Poorback

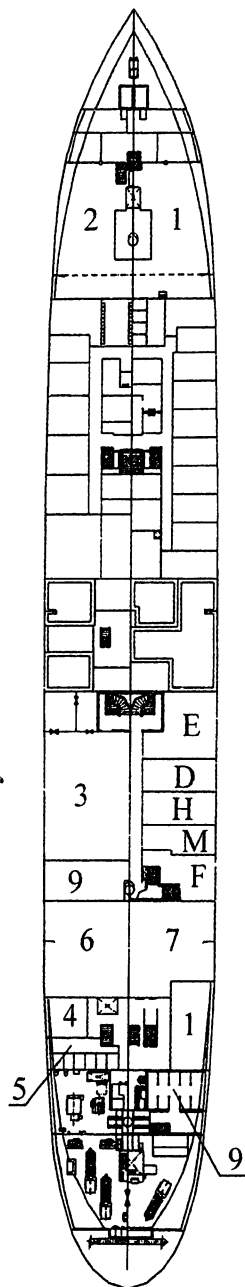
Бак - Forecastle - Back



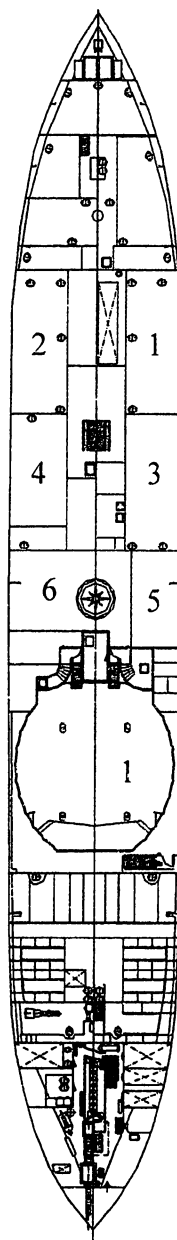
Верхняя палуба - Upper deck - Oberdeck



Нижняя палуба - Lower deck - Underdeck



Платформа - Platform - Plattform



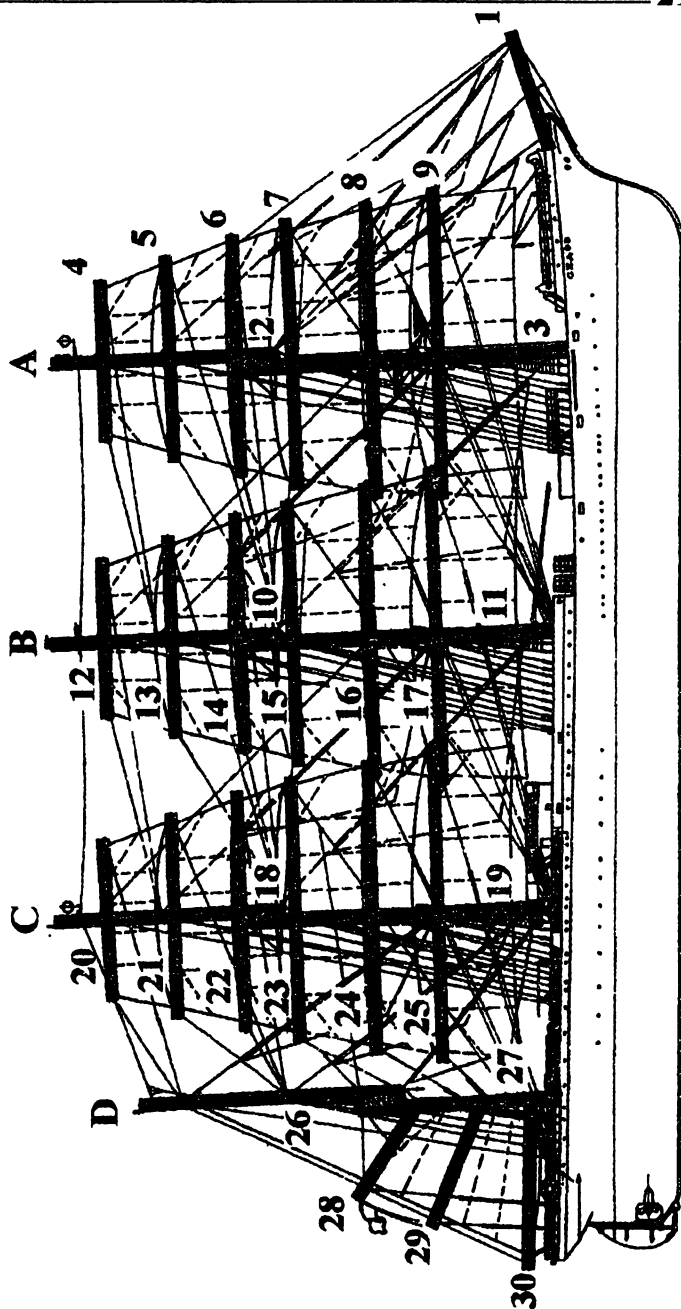
## ПЛАНЫ ПАЛУБ \* DECKPLANEN \* DECK PLANS

<u>Палуба юта бак</u>	<u>Poopdeck und Back</u>	<u>Poop deck and forecastl</u>
1. Штурманская рубка	Navigationsraum	Chart room
2. Радиорубка	Funkraum	Radio room
<u>Верхняя палуба</u>	<u>Oberdeck</u>	<u>Upper deck</u>
1. Медблок	Hospital	Hospital
2. Кают-компания	Messe	Messroom
3. Камбуз	Kombüse	Galley
4. Умывальная	Waschraum	Wash room
5. Туалет	Toilette	Toilet
<u>Нижняя палуба</u>	<u>Unterdeck</u>	<u>Lower deck</u>
1. Кубрик № 1	Unterkunft 1	Living room No 1
2. Кубрик № 2	Unterkunft 2	Living room 2
3. Столовая курсантов	Essensraum	Dining room
4. Умывальная	Waschraum	Wash room
5. Туалет	Toilette	Toilet
6. Кубрик № 6	Unterkunft 6	Living room 6
7. Кубрик № 7	Unterkunft 7	Living room 7
8. Кубрик № 8	Unterkunft 8	Living room 8
9. Душевая	Dushen	Shower
Кубрики:	Unterkunft:	Living rooms:
Е. «Эмден»	«Emden»	«Emden»
Д. «Дуарнене»	«Douarnenez»	«Douarnenez»
Н. «Гамбург»	«Hamburg»	«Hamburg»
М. «Мурманск»	«Murmansk»	«Murmansk»
Ф. «Фридрихстад»	«Fredrikstad»	«Fredrikstad»
<u>Платформа</u>	<u>Plattform</u>	<u>Platform</u>
1. Учебный класс № 1	Klassenziminer 1	Class room 2
2. Спортзал	Sportsaal	Gymnasium
3. Учебный класс № 3	Klassenzimmer 3	Class room 3
4. Комната отдыха	Freizeitraum	Day room
5. Музей	Museum	Museum
6. Салон капитана	Kapitanssalon	Captain's saloon
7. Актный зал	Kinosaal	Cinema Hall





ПАХОУТ \* МАСТЕН & РАНЕН \* МАСТS AND YARDS

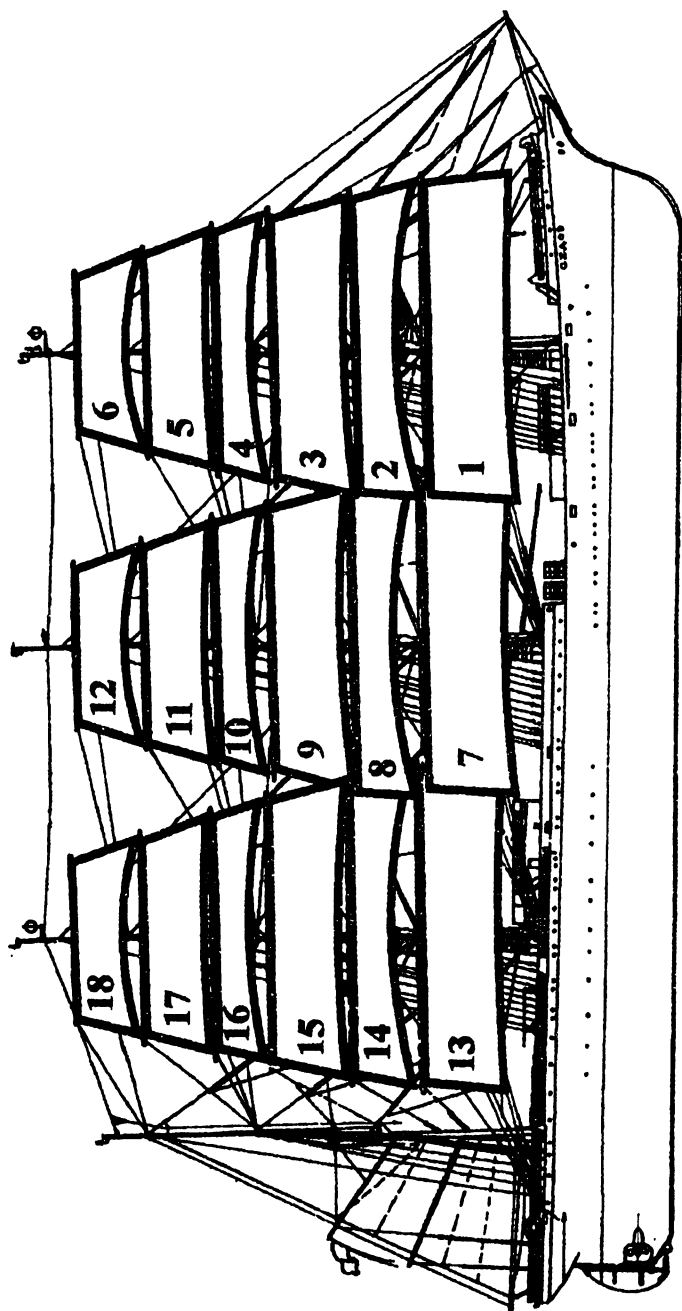


# РАНГОУТ - MASTEN & RAHEN - MASTS AND YARDS

A. Фок мачта	Vormast	Foremast
B.1-я Грот мачта	Großmaet	Mainmast
C.2-я Грот мачта	Kreuzmast	Mizzen mast
D. Бизань мачта	Beaanmaat	Jiggermast
1. Бушприт	Bugspruit	Bowsprit
2. Фор брам стеньга	Vor-Bramstenge	Fore-topgallant-mast
3. Фок мачта	Vor-Untermas	Fore-lower-mast
4. Фор бом-брам рей	Vor-Royalrah	Fore-royal-yard
5. Верхний фор брам рей	Vor-Oberbramrah	Fore-upper-topgallant-yard
6. Нижний фор брам рей	Vor-Unterbramrah	Fore-lower-topgallant-yard
7. Верхний фор марса рей	Vor-Oberm arsrah	Fore-upper-topsail-yard
8. Нижний фор марса рей	Vor-Untermarsrah	Fore-lower-topsail-yard
9. Фока рей	Fockrah	Fore-yard
10.1-го Грота брам стеньга	Groß-Bramstenge	Main-topgallant-mast
11.1-я Грот мачта	Groß-Untermas	Main-lower-mast
12.1-го Грота бом-брам рей	Groß-Royalrah	Main-royal-yard
13.1-го Грота верхний брам рей	Groß-Oberbramrah	Main-upper-topgallant-yard

14. 1-го Грота нижний брам рей	Groß-Unterbramrah	Main-lower-topgallant-yard
15. 1-го Грота верхний марса рей	Groß-Obermarsrah	Main-upper-topsail-yard
16. 1-го Грота нижний марса рей	Groß-Untermarsrah	Main-lower-topsail-yard
17. 1-го Грота рей	Großrah	Main-yard
18. 2-го Грота брам стеньга	Kreuz-Bramstenge	Mizzen-topgallant-mast
19. 2-я Грот мачта	Kreuz-Untermast	Mizzen-lower-mast
20. 2-го Грота бом-брам рей	Kreuz-Royalrah	Mizzen-royal-yard
21. 2-го Грота верхний брам рей	Kreuz-Oberbramrah	Mizzen-upper-topgallant-yard
22. 2-го Грота нижний брам рей	Kreuz-Unterbramrah	Mizzen-lower-topgallant-yard
23. 2-го Грота верхний марса рей	Kreuz-Obermarsrah	Mizzen-upper-topsail-yard
24.2-го Грота нижний марса рей	Kreuz-Untermarsrah	Mizzen-lower-topsail-yard
25. 2-го Грота рей	Bagien	Mizzen-yard
26. Крюйс стеньга	Besanstenge	Jigger topmast
27. Бизань мачта	Besan-Untermast	Jigger-lower-mast
28. Верхний гафель	Besan-Obergaffel	Upper-spanker-gaff
29. Нижний гафель	Besan-Untergaffel	Lower spanker-gaff
30. Бизань гик	Besanbaum	Spanker-boom

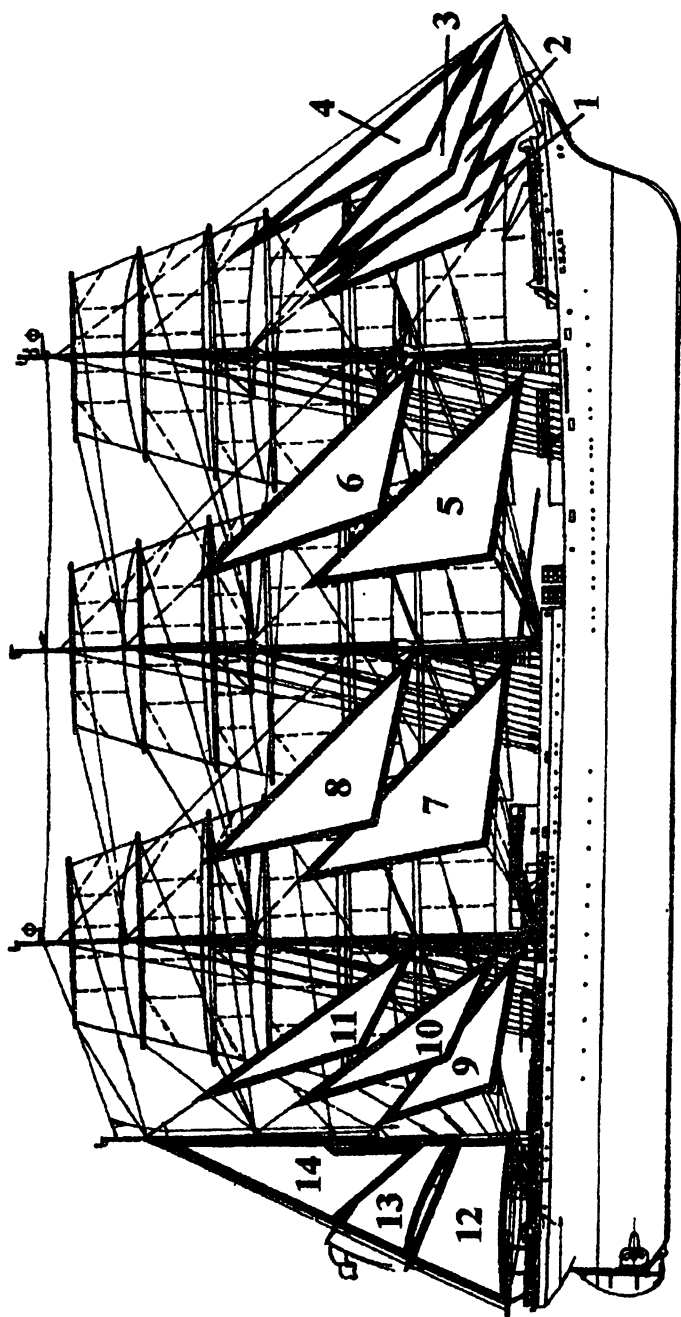
ПРЯМЫЕ ПАРУСА \* RAHSEGEL \* SQUARE SAILS



## ПРЯМЫЕ ПАРУСА \* RAHSEGEL \* SQUARE SAILS

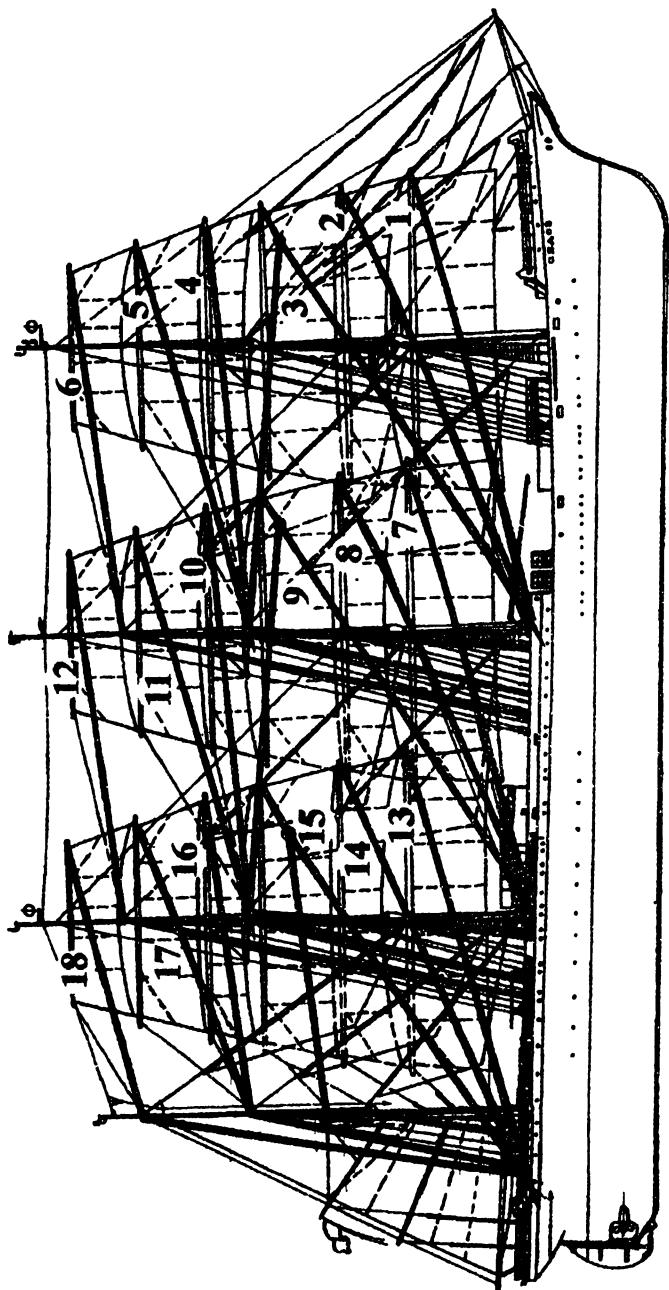
1.Фок	Fore-Sail (Fore-Course)
2.Нижний фор марсель	Fore-Lower-Topsail
3.Верхний фор марсель	Fore-Upper-Topsail
4.Нижний фор брамсель	Fore-Lower-Topgallant
5.Верхний фор брамсель	Fore-Upper-Topgallant
6.Фор бом-брамсель	Fore-Royal
7.1-й Грот	Main-Sail (Main-Course)
8.Нижний Грот марсель 1 гр.	Main-Lower-Topsail
9.Верхний Грот марсель 1 гр.	Main-Upper-Topsail
10.Нижний Грот брамсель 1 гр.	Main-Lower-Topgallant
11.Верхний Грот брамсель 1 гр.	Main-Upper-Topgallant
12.Грот бом-брамсель-1 гр.	Main-Royal
13.2-й Грот	Mizzen-Sail (Mizzen-Course;
	Corossjack)
14.Нижний Грот марсель 2 гр.	Mizzen-Lower-Topsail
15.Верхний Грот марсель 2 гр.	Mizzen-Upper-Topsail
16.Нижний Грот брамсель 2 гр.	Mizzen-Lower-Topgallant
17.Верхний Грот брамсель 2 гр.	Mizzen-Upper-Topgallant
18.Грот бом-брамсель 2 гр.	Mizzen-Royal

КОСЫЕ ПАРУСА \* STAGSEGEL \* FORE-AND-AFT SAILS





1. Фор стень стаксель	Vorstengestagsegel	Fore-Topmast-Staysail
2. Кливер	Innenklüver	Inner Jib
3. Мидель кливер	Aussenklüver	Outer Jib
4. Бон кливер	Flieger	Flying Jib
5. Грот стень стаксель 1 гр.	Groß-Stengestagsegel	Main-Topmast-Staysail
6. Грот брам стень стаксель 1 гр.	Groß-Bramstagsegel	Main-Topgallant-Staysail
7. Грот стень стаксель 2 гр.	Kreuz-Stengestagsegel	Mizzen-Topmast-Staysail
8. Грот брам стень стаксель 2 гр.	Kreuz-Bramstagsegel	Mizzen-Topgallant-Staysail
9. Апсель	Besan-Stagsegel	Jigger-Staysail
10. Крюйс стень стаксель	Besan-Stengestagsegel	Jigger-Topmast-Staysail
11. Крюйс брам стень стаксель	Besan-Bramstagsegel	Jigger-Topgallant-Staysail
12. Нижняя бизань	Unter-Besan	Lower-Spanker
13. Верхняя бизань	Ober-Besan	Upper-Spanker
14. Бизань гаф топсель	Gaffeltopsegel	Gaff-Topsail

БРАСЫ \* BRASSEN \* BRACES

## БРАСЫ

показаны только брасы  
правого борта

1. Фока брас
2. Нижний Фор-марса брас
3. Верхний Фор-марса брас
4. Нижний Фор-брам брас
5. Верхний Фор-брам брас
6. Фор-бом-брам брас
7. Грота брас 1 грота
8. Нижний Грот-марса брас 1 грота
9. Верхний Грот-марса брас 1 грота
10. Нижний Грот-брам брас 1 грота
11. Верхний Грот-брам брас 1 грота
12. Грот-бом-брам брас 1 грота
13. Грота брас 2 грота
14. Нижний Грот-марса брас 2 грота
15. Верхний Грот-марса брас 2 грота
16. Нижний Грот-брам брас 2 грота
17. Верхний Грот-брам брас 2 грота
18. Грот-бом-брам брас 2 грота

## BRASSEN

nur Steuerbordbrannen  
dargestellt

1. Fockbrasse
2. Vor-Untermarsbrasse
3. Vor-Obermarsbrasse
4. Vor-Unterbrambrasse
5. Vor-Oberbrambrasse
6. Vor-Royalbrasse
7. Großbrasse
8. Groß-Untermarsbrasse
9. Groß-Obermarsbrasse
10. Groß-Unterbrambrasse
11. Groß-Oberbrambrasse
12. Groß-Royalbrasse
13. Bagienbrasse
14. Kreuz-Untermarsbrasse
15. Kreuz-Obermarsbrasse
16. Kreuz-Unterbrambrasse
17. Kreuz-Oberbrambrasse
18. Kreuz-Royalbrasse

## BRACES

Starboard braces  
shown only

1. Fore-Brace
2. Fore-Lower-Topsail-Brace
3. Fore-Upper-Topsail-Brace
4. Fore-Lower-Topgallant-Brace
5. Fore-Upper-Topgallant-Brace
6. Fore-Royal-Brace
7. Main-Brace
8. Main-Lower-Topsail-Brace
9. Main-Upper-Topsail-Brace
10. Main-Lower-Topgallant-Brace
11. Main-Upper-Topgallant-Brace
12. Main-Royal-Brace
13. Mizzen-Brace
14. Mizzen-Lower-Topsail-Brace
15. Mizzen-Upper-Topsail-Brace
16. Mizzen-Lower-Topgallant-Brace
17. Mizzen-Upper-Topgallant-Brace
18. Mizzen-Royal-Brace

## WORLD RECORD

GUINNESS BOOK  
OF RECORDS

THIS IS TO CERTIFY THAT

'Sedov'

is the largest training ship  
in service

USSR

1989

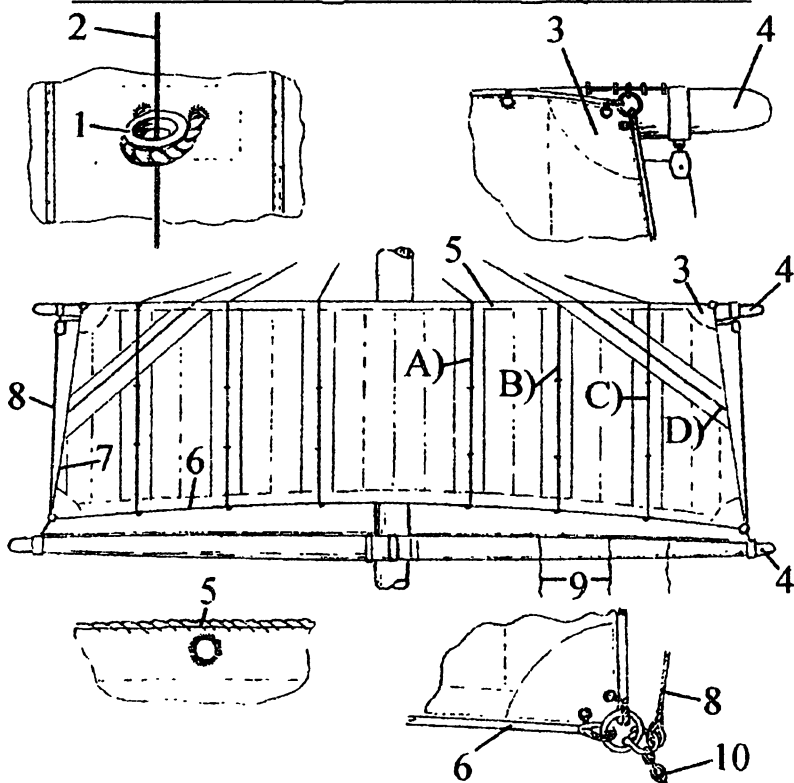
DONALD McEARLAN

NORRIS McWHIRTER

*Donald McEurlan* *Norris McWhirter*

THIS CERTIFICATE IS VALID ONLY WHEN ISSUED BY THE GUINNESS BOOK OF RECORDS

ПРЯМОЙ ПАРУС \* RAHSEGEL \* SQUARE SAIL



1.Беготка

2.Гордень

а).внутреннийгордень

б).средний гордень

с).наружный гордень

д).нок-гордень

3.Нок-бензельный угол

4.Нок рея

5.Верхняя шкаторина

6.Нижняя шкаторина

7.Боковая шкаторина

8.Гитов

9.Сезни

10.Шкот

Klotje

Cording

Innengording

Mittelgording

Aussengording

Nockgording

Nockhorn (Nockbändsel)

Rahnock

Rahliek

Unterliek (Fußliek)

Seitenliek

Geitau

Zeising

Schot

Bullseye

Buntline

Inner buntline

Middle buntline

Outer buntline

Leechline

Ear

Yardarm

Headrope

Footrope

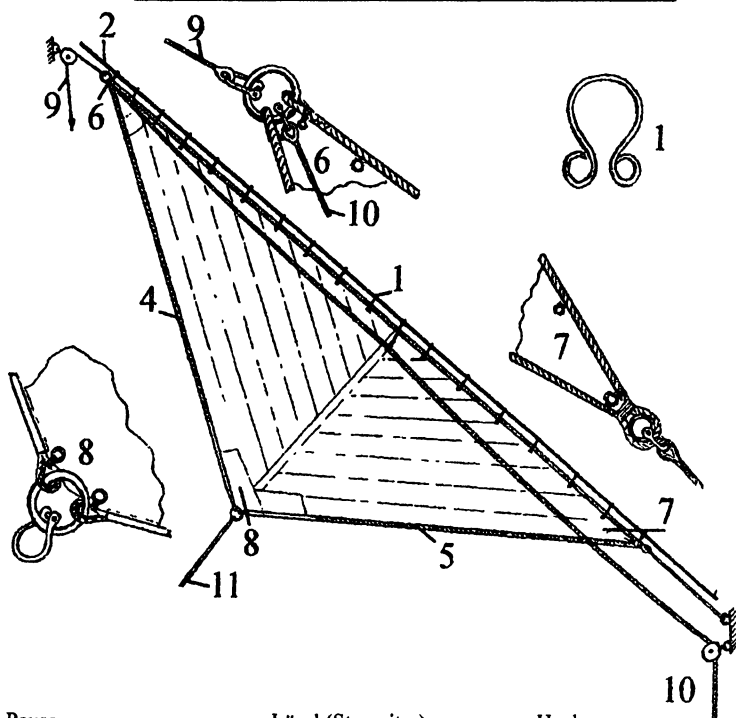
Leech (Luff)

Clewline

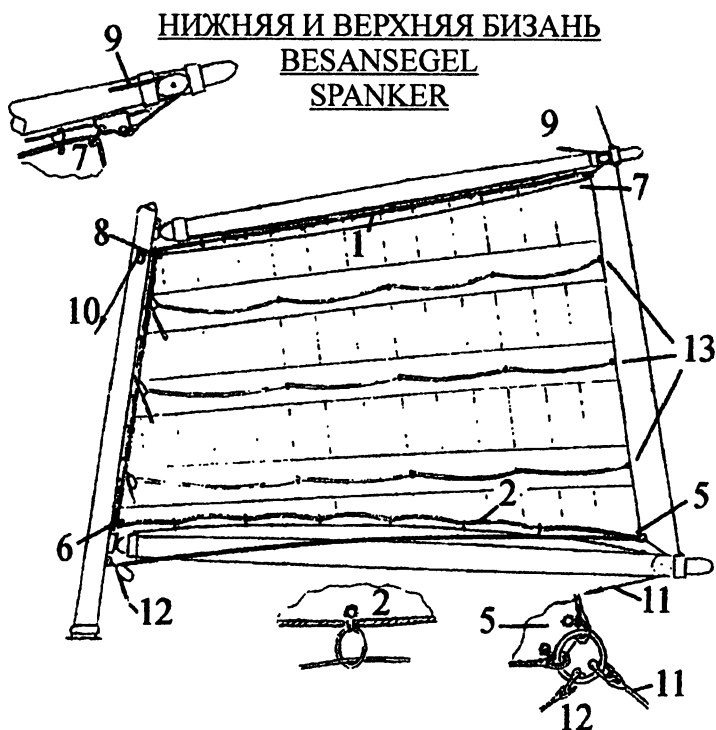
Gasket

Sheet

КОСОЙ ПАРУС И ЕГО ВООРУЖЕНИЕ  
STAGSEGEL UND EINELTEILE  
FORE - AND - AFT SAIL AND RIGGING

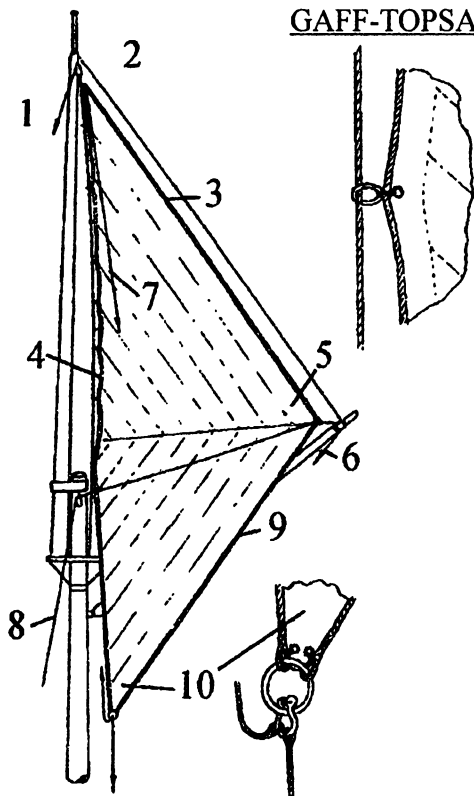


1. Ракса	Lösel (Stagreiter)	Hank
2. Штаг	Stag	Stay
3. Передняя шкаторина	Vorliek	Luff
4. Задняя шкаторина	Achterliek	Leech
5. Нижняя шкаторина	Unter-/Fußliek	Pootrope
6. Фаловый угол	Kopf	Head
7. Галсовый угол	Hals	Tack
8. Шкотовый угол	Sohothorn	Clew
9. Фал	Fall	Halliard
10. Нирал	Kiederholer	Downhaul
11. Шкот	Schot	Sheet



1. Верхняя шкаторина	Oberliek	Headrope
2. Нижняя шкаторина	Unterliek	Footrope
3. Задняя шкаторина	Achterliek	Leech
4. Передняя шкаторина	Vorliek	Luff
5. Шкотовый угол	Schothorn	Clew
6. Галсовый угол	Hals	Tack
7. Фаловый угол	Kopf	Head
8. Верхн.галсовый угол	Klauohr	Throat
9. Фал	Ausholer	Outhaul
10. Нирал	Kiederholer	Downhaul
11. Шкот	Ausholer (Schot)	Outhaul (Sheet)
12. Контршкот	Einholer	Inhaul
13. Гитовы	Gordings	Brails

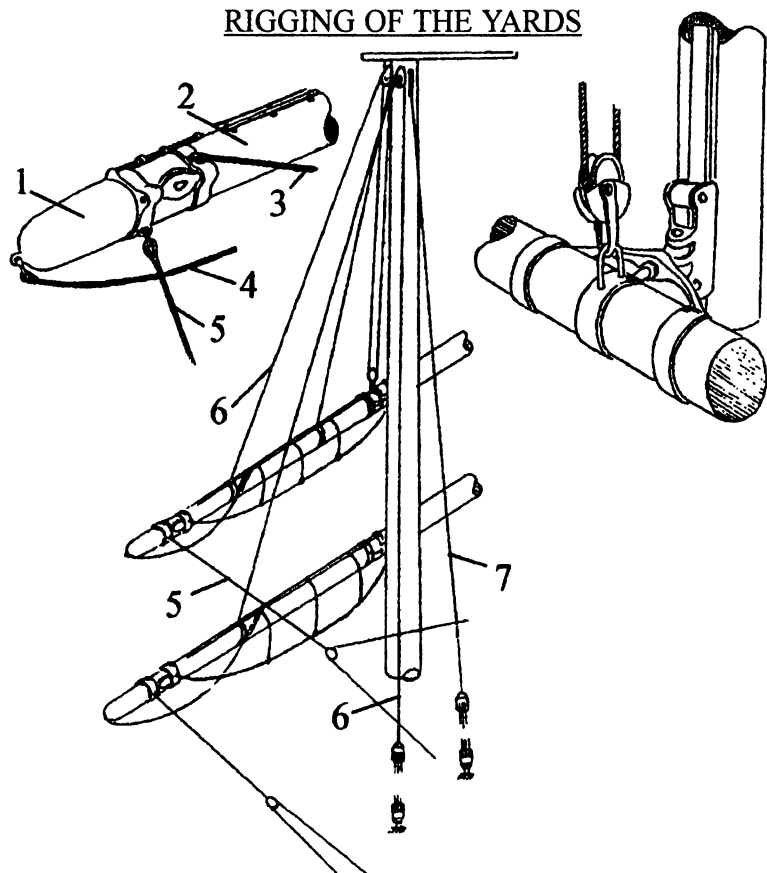
ГАФ-ТОПСЕЛЬ  
BESANGAFFELTOPSEGEL  
GAFF-TOPSAIL



1. Фал	Fall	Halliard
2. Фаловый угол	Kopf	Head
3. Задняя шкаторина	Achterliek	Leech
4. Передняя шкаторина	Vorliek	Luff
5. Шкотовый угол	Schothorn	Clew
6. Шкот	Schot	Sheet
7. Нирал	Niederholer	Downhaul
8. Контр-шкот	Springschot	Sheetouthaul
9. Нижняя шкаторина	Unterliek	Footrope
10. Галсовый угол	Hals	Tack

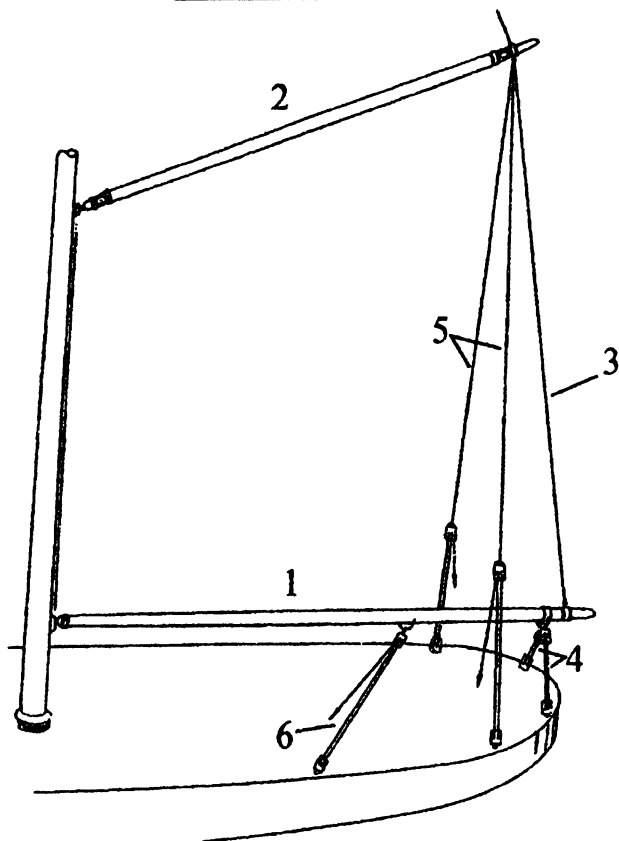


ТАКЕЛАЖ УПРАВЛЕНИЯ РАНГОУТОМ  
RAHTAKELUNG  
RIGGING OF THE YARDS



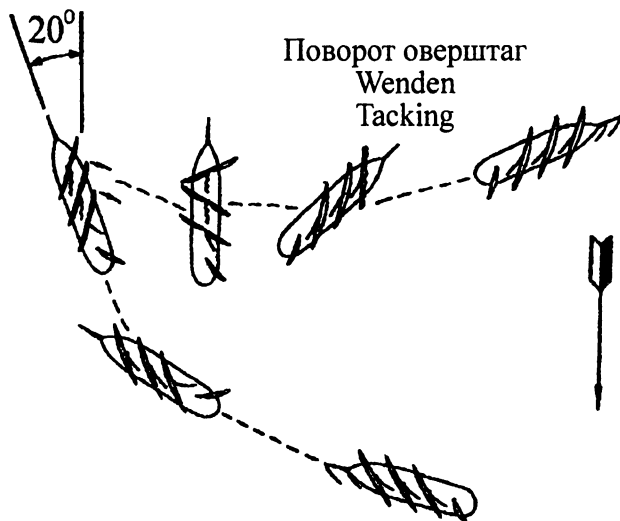
1. Нок рея	Rahnock	Yardarm
2. Рей	Rah	Yard
3. Перт	Fusspferd	Footrope
4. Унтерперт	Nockpferd	Flemish horse
5. Брас	Brasse	Brace
6. Топенант	Topnant	Lift
7. Фал	Fall	Halliard

ТАКЕЛАЖ БИЗАНЬ-МАЧТЫ  
GAFFELTAKELUNG  
RIGGING OF THE JIGGER MAST

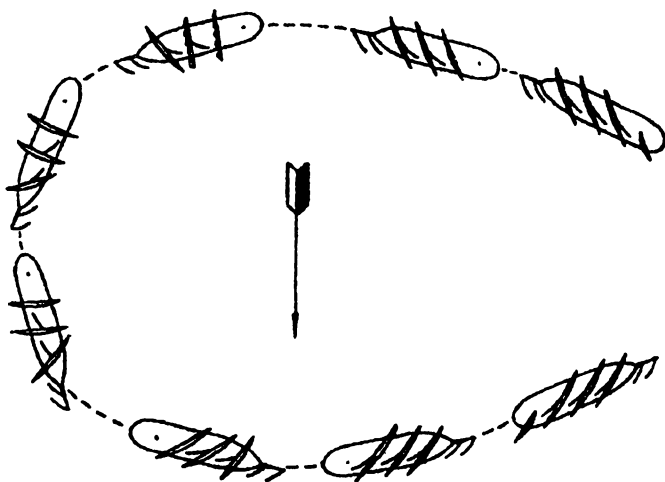


1. Гик	Besanbaum	Spanker boom
2. Гафель	Besangaffel	Spanker gaff
3. Топенант	Topnant	Boom-topping-lift
4. Гика-шкот	Besanbaum Schoten	Spanker boom sheets
5. Эрнс-бакштаги	Gaffelgeeren	Vangs
6. Завал-тали	Baum Bullenatlja	Boom guy

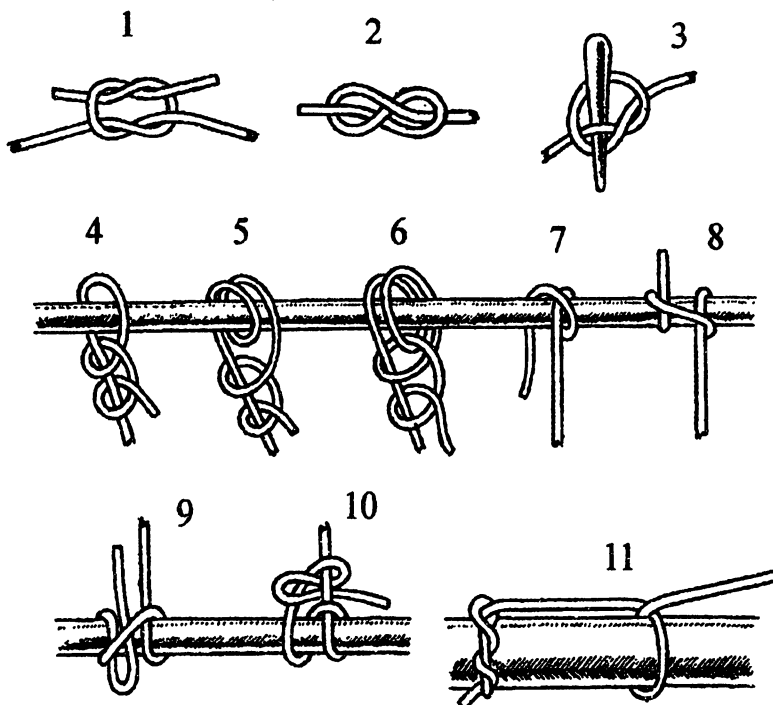
ПАРУСНЫЕ МАНЕВРЫ  
SEGELMANOVER  
SAILING MANOEUVRES



Поворот через фордевинд  
Halsen  
To wear the ship



МОРСКИЕ УЗЛЫ  
WICHTIGE KNOTEN  
SEA KNOTS

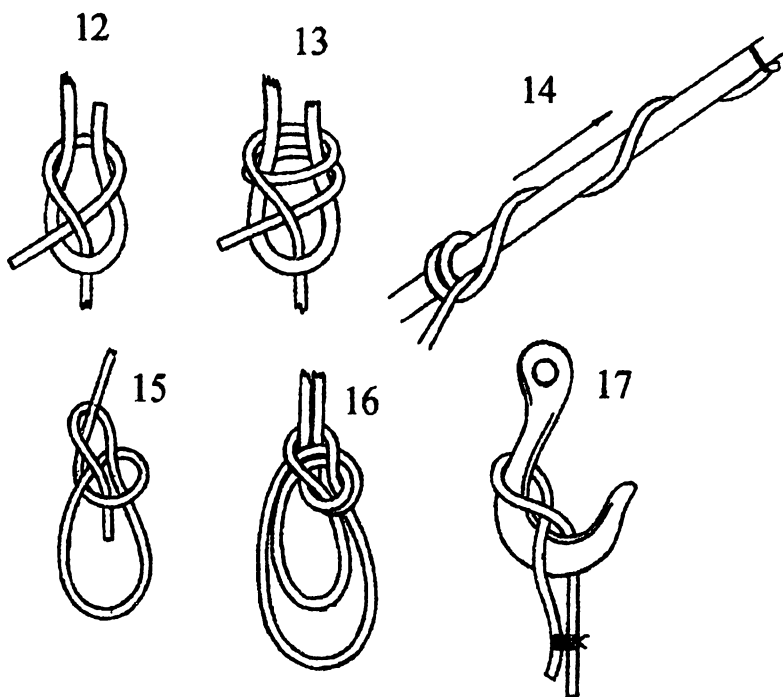


1. Прямой узел
2. Восьмерка
3. Сваечный узел
4. Простой штык
5. Штык со шлагом

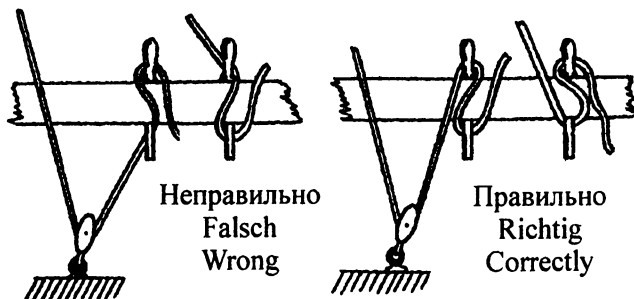
6. Рыбацкий штык
- 7-8. Выбленочный узел
9. Выбленка с петлей
10. Сезневочный узел
11. Удавка со шлагом

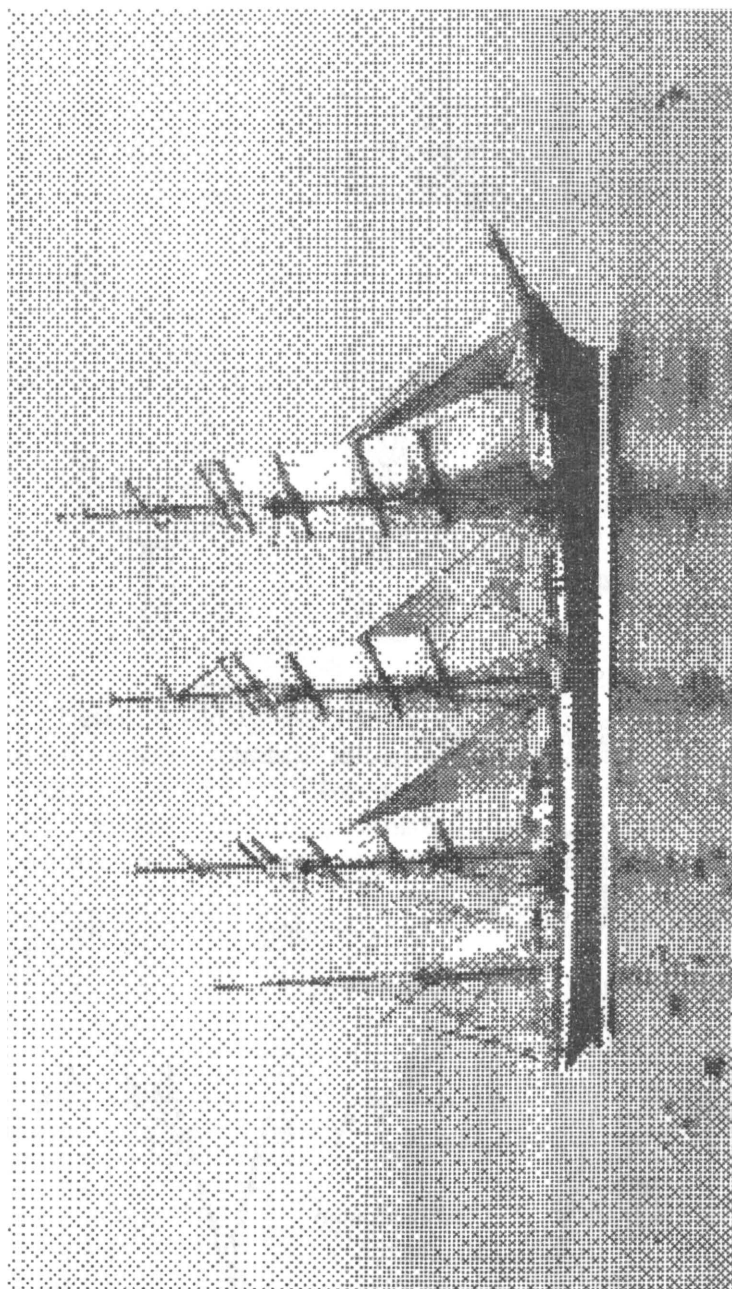
- Kreuzknoten
- Achtknoten
- Marlspieker stek
- Zwei halbe Schlage
- Rundtorn rait zwei halben Schlagen
- Fischermannstek
- Webeleinstek
- Webeleinslipstek
- Zeising
- Zimmermannsstek

- Reef Knot
- Figure-of-Eight Knot
- Marline Spike Hitch
- Two Half Hitches
- Fisherman's Bend
- Clove Hitch
- Slip Clove Hitch
- Rolling Thumb Knot Hitch

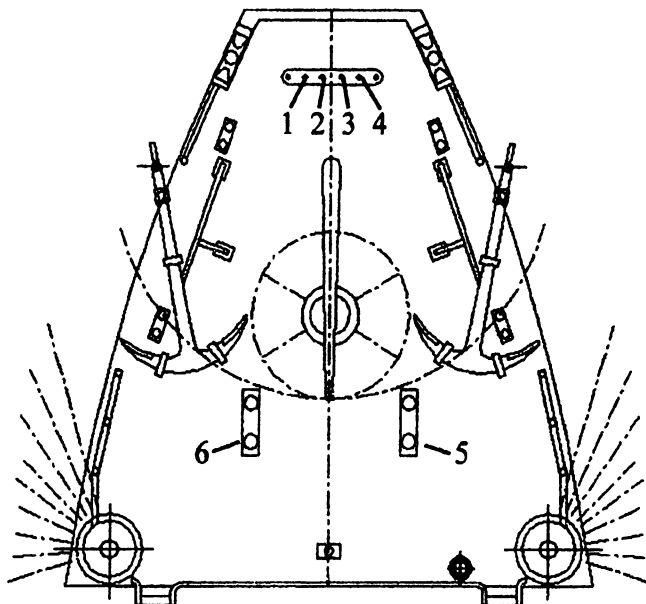


- |                             |                     |                        |
|-----------------------------|---------------------|------------------------|
| 12. Шкотовый узел           | Schotstek           | Sheet Bend             |
| 13. Брамшкотовый узел       | Doppelter Schotstek | Double Sheet Bend      |
| 14. Стопорный узел          | Stopperstek         | Stopper Hitch          |
| 15. Беседочный узел         | Palstek             | Bowline                |
| 16. Двойной беседочный узел | Doppelter Palstek   | Bowline on the Bight   |
| 17. Гачный узел             | Einfacher Schlag    | Single Blackwall Hitch |





КРЕПЛЕНИЕ ЧАСТЕЙ НА БАКЕ  
BACK NAGELBANK  
FORECASTLE PIN-RAIL DIAGRAMM

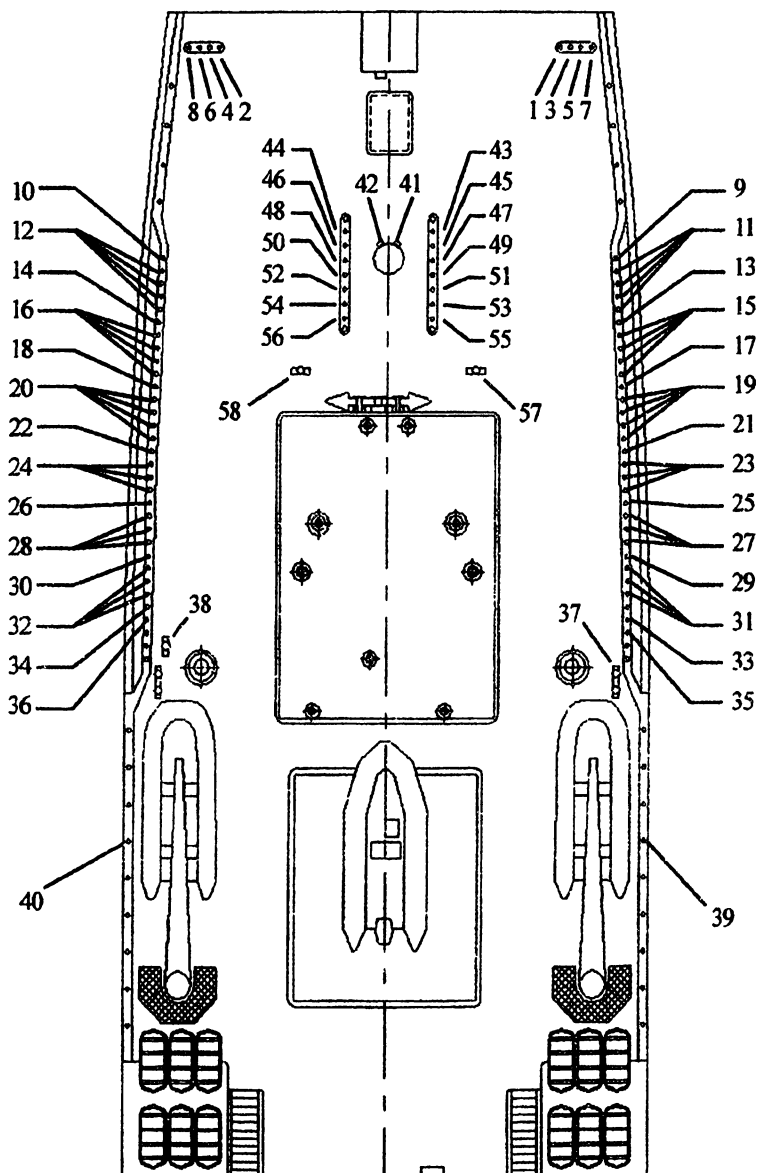


- 1.Нирал Кливера
- 2.Нирал Фор стень стакселя
- 3.Нирал Мидель-кливера
4. Нирал Бом-кливера
- 5-6. Фока галсы

- 1.Innerkliver Niderholer
- 2.Vorstengestagssegel Niderholer
- 3.Aussenklüver Niderholer
- 4.Flieger Niderholer
- 5-6.Fock Halsen

- 1.Inner Jib Daunhaul
- 2.Fore Topmast Staysail Daunhaul
- 3.Outer Jib Daunhaul
- 4.Flying Jib Daunhaul
- 5-6.Fore Tack

МЕСТА КРЕПЛЕНИЯ ЧАСТЕЙ ФОК МАЧТЫ  
VORMAST NAGELBANK  
FOREMAST PIN-RAIL DIAGRAMM





## МЕСТА КРЕПЛЕНИЯ СНАСТЕЙ ФОК МАЧТЫ

- 1,2 - Фор стень стаксель шкоты
- 3,4 - Кливер шкоты
- 5,6 - Мидель-кливер шкоты
- 7,8 - Бом-кливер шкоты
- 9,10 - Фока гитовы
- 11,12 - Фока гордени
- 13,14 - Нижнего фор марселя гитовы
- 15,16 - Нижнего фор марселя гордени
- 17,18 - Верхнего фор марселя гитовы
- 19,20 - Верхнего фор марселя гордени
- 21,22 - Нижнего фор брамселя гитовы
- 23,24 - Нижнего фор брамселя гордени
- 25,26 - Верхнего фор брамселя гитовы
- 27,28 - Верхнего фор брамселя гордени
- 29,30 - Фор бом брамселя гитовы
- 31,32 - Фор бом брамселя гордени
- 33 - Фор стень стаксель фал
- 34 - Кливер фал
- 35 - Бом-кливер фал
- 36 - Мидель-кливер фал
- 37 - 1 -го Грота галс
- 38 - Бом брам фал
- 39,40 - Фока шкоты
- 41,42 - Нижнего фор марселя шкоты
- 43,44 - Верхнего фор марселя шкоты
- 45,46 - Фока топенанты
- 47,48 - Нижнего фор брамселя шкоты
- 49,50 - Верхнего фор брамселя шкоты
- 51,52 - Фор бом брамселя шкоты
- 53,54 - Нижние фор марса топенанты
- 55 - Грот стень стаксель нирал
- 56 - Грот брам стень стаксель нирал
- 57 - Верхнего фор марселя фал
- 58 - Верхнего фор брамселя фал

VORMAST NAGELBANK

- 1,2 - Vor-Stengestagsegel Schoten
- 3,4 - Innenklüver Schoten
- 5,6 - Aussenklüver Schoten
- 7,8 - Flieger Schoten
- 9,10 - Fock Geitaue
- 11,12 - Fock Gordinge
- 13,14 - Vor-Untermars Geitaue
- 15,16 - Vor-Untermars Gordinge
- 17,18 - Vor-Obermars Geitaue
- 19,20 - Vor-Obermars Gordinge
- 21,22 - Vor-Unterbram Geitaue
- 23,24 - Vor-Unterbram Gordinge
- 25,26 - Vor-Oberbram Geitaue
- 27,28 - Vor-Oberbram Gordinge
- 29,30 - Vor-Royal Geitaue
- 31,32 - Vor-Royal Gordinge
- 33 - Vor-Stengestagsegel Fall
- 34 - Innenklüver Fall
- 35 - FliegerFall
- 36 - Aussenklüver Fall
- 37 - GroB Hals
- 38 - Vor-Royalrah Fall
- 39,40 - Fock Schoten
- 41,42 - Vor-Untermars Schoten
- 43,44 - Vor-Obermars Schoten
- 45,46 - Fock Topnanten
- 47,48 - Vor-Unterbram Schoten
- 49,50 - Vor-Oberbram Schoten
- 51,52 - Vor-Royal Schoten
- 53,54 - Vor-Untermars Topnanten
- 55 - GroB-Stengestagsegel Niederholer
- 56 - GroB-Bramstagsegel Niederholer
- 57 - Vor-Obermarsrah Fall
- 58 - Vor-Oberbramrah Fall

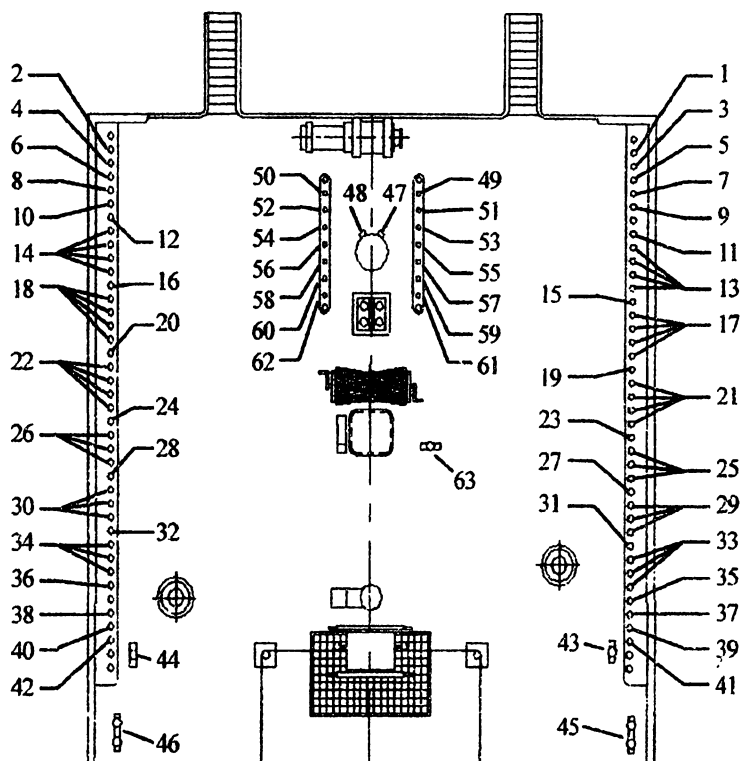
---

---

## FOREMAST PIN-RAIL DIAGRAMM

- 1,2 - Fore topmast staysail sheets
- 3,4 - Inner jib sheets
- 5,6 - Outer jib sheets
- 7,8 - Flying jib sheets
- 9,10 - Foresail clewlines
- 11,12 - Foresail bunt-lines
- 13,14 - Lower fore topsail clewlines
- 15,16 - Lower fore topsail bunt-lines
- 17,18 - Upper fore topsail clewlines
- 19,20 - Upper fore topsail bunt-lines
- 21,22 - Lower fore topgallant clewlines
- 23,24 - Lower fore topgallant bunt-lines
- 25,26 - Upper fore topgallant clewlines
- 27,28 - Upper fore topgallant bunt-lines
- 29,30 - Fore royal clewlines
- 31,32 - Fore royal bunt-lines
- 33 - Fore topmast staysail halliard
- 34 - Inner jib halliard
- 35 - Flying jib halliard
- 36 - Outerjib halliard
- 37 - Mainsail tack
- 38 - Fore royal halliard
- 39,40 - Foresail sheets
- 41,42 - Lower fore topsail sheets
- 43,44 - Upper fore topsail sheets
- 45,46 - Fore lifts
- 47,48 - Lower fore topgallant sheets
- 49,50 - Upper fore topgallant sheets
- 51,52 - Fore royal sheets
- 53,54 - Lower fore topsail lifts
- 55 - Main topmast staysail downhaul
- 56 - Main topgallant staysail downhaul
- 57 - Upper fore topsail halliard
- 58 - Upper fore topgallant halliard

МЕСТА КРЕПЛЕНИЯ ЧАСТЕЙ 1-Й ГРОТ МАЧТЫ  
GROSSMAST NAGELBANK  
MAINMAST PIN-RAIL DIAGRAMM



## МЕСТА КРЕПЛЕНИЯ СНАСТЕЙ 1-Й ГРОТ МАЧТЫ

- 1,2 - Фока брасы
- 3,4 - Нижние фор марса брасы
- 5,6 - Верхние фор марса брасы
- 7,8 - Грот стень стаксель шкоты
- 9,10 - Грот брам стень стаксель шкоты
- 11,12 - Грота гитовы
- 13,14 - Грота гордени
- 15,16 - Нижнего Грот марселя гитовы
- 17,18 - Нижнего Грот марселя гордени
- 19,20 - Верхнего Грот марселя гитовы
- 21,22 - Верхнего Грот марселя гордени
- 23,24 - Нижнего Грот брамселя гитовы
- 25,26 - Нижнего Грот брамселя гордени
- 27,28 - Верхнего Грот брамселя гитовы
- 29,30 - Верхнего Грот брамселя гордени
- 31,32 - Грот бом брамселя гитовы
- 33,34 - Грот бом брамселя гордени
- 35 - Грот Брам стень стаксель фал
- 36 - Грот Стень стаксель фал
- 37,38 - Нижние фор брам брасы
- 39,40 - Верхние фор брам брасы
- 41,42 - Фор бом брам брасы
- 43 - Грот бом брам фал
- 44 - Верхнего Грот брамселя фал
- 45,46 - Грота шкоты
- 47,48 - Нижнего Грот марселя шкоты
- 49,50 - Верхнего Грот марселя шкоты
- 51,52 - Грота топенанты
- 53,54 - Нижнего Грот брамселя шкоты
- 55,56 - Верхнего Грот брамселя шкоты
- 57,58 - Грот бом брамселя шкоты
- 59,60 - Нижние Грот марса топенанты
- 61 - Грот стень стакселя нирал 2 Грот мачты
- 62 - Грот брам стень стакселя нирал 2 Грот мачты
- 63 - Верхнего Грот марселя фал

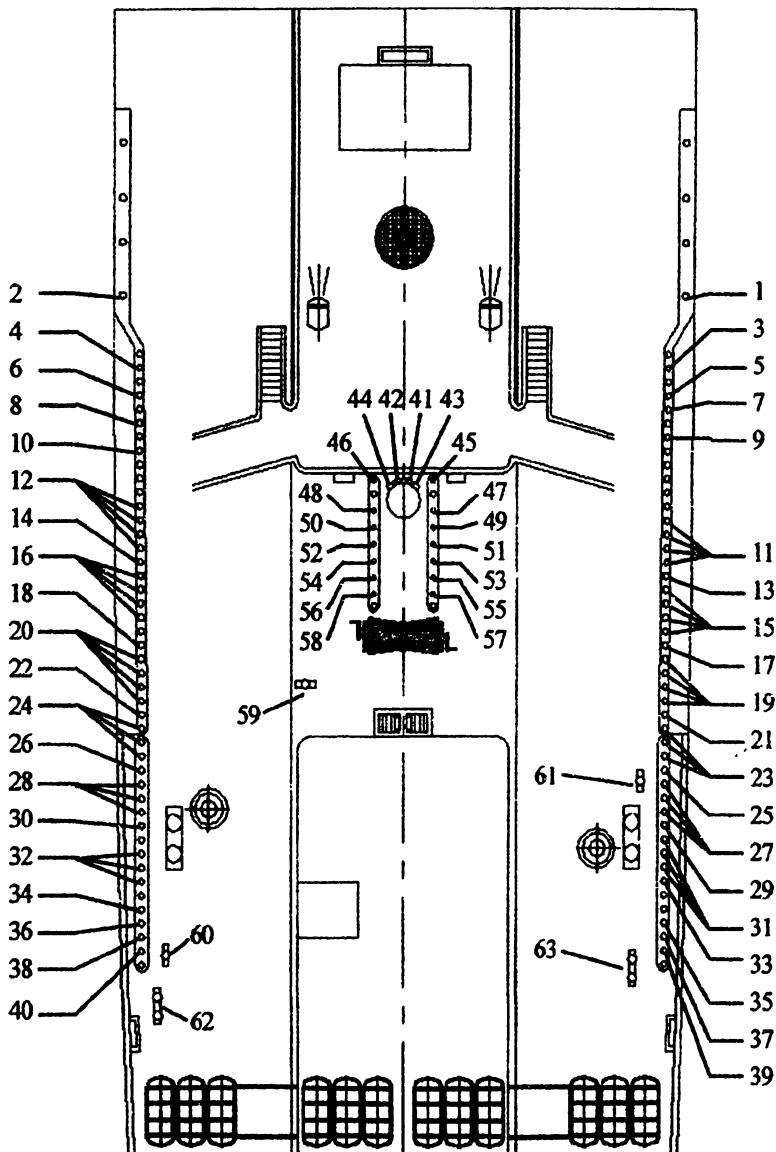
GROSSMAST NAGELBANK

- 1,2 - Fock Brassen
- 3,4 - Vor-Untermars Brassen
- 5,6 - Vor-Obermars Brassen
- 7,8 - Großstengestagsegel Schoten
- 9,10 - Großbramstagsegel Schoten
- 11,12 - Groß Geitaue
- 13,14 - Groß Gordinge
- 15,16 - Groß-Untermars Geitaue
- 17,18 - Groß-Untermars Gordinge
- 19,20 - Groß-Obermars Geitaue
- 21,22 - Groß-Obermars Gordinge
- 23,24 - Groß-Unterbram Geitaue
- 25,26 - Groß-unterbram Gordinge
- 27,28 - Groß-Oberbram Geitaue
- 29,30 - Groß-Oberbram Gordinge
- 31,32 - Groß-Royal Geitaue
- 33,34 - Groß-Royai Gordinge
- 35 - Groß-Bramstagsegel Fall
- 36 - Groß-Stengestagsegel Fall
- 37,38 - Vor-Unterbramrah Brassen
- 39,40 - Vor-Oberbramrah Brassen
- 41,42 - Vor-Royalrah Brassen
- 43 - Groß-Royal Fall
- 44 - Groß-Oberbram Fall
- 45,46 - Groß Schoten
- 47,48 - Groß-Untermars Schoten
- 49,50 - Groß-Obermars Schoten
- 51,52 - Groß Topnanten
- 53,54 - Groß-Unterbram Schoten
- 55,56 - Groß-Oberbram Schoten
- 57,58 - Groß-Royal Schoten
- 59,60 - Groß-Untermars Topnanten
- 61 - Kreuz-Stengestagsegel Niederholer
- 62 - Kreuz-Bramstagsegel Niederholer
- 63 - Groß-Obermars Fall

## MAINMAST PIN-RAIL DIAGRAMM

- 1,2     -   Fore braces
- 3,4     -   Fore lower topsail braces
- 5,6     -   Fore upper topsail braces
- 7,8     -   Main topmast staysail sheets
- 9,10    -   Main topgallant staysail sheets
- 11,12   -   Mainsail clewlines
- 13,14   -   Mainsail buntlines
- 15,16   -   Main lower topsail clewlines
- 17,18   -   Main lower topsail buntlines
- 19,20   -   Main upper topsail clewlines
- 21,22   -   Main upper topsail buntlines
- 23,24   -   Main lower topgallant clewlines
- 25,26   -   Main lower topgallant buntlines
- 27,28   -   Main upper topgallant clewlines
- 29,30   -   Main upper topgallant buntlines
- 31,32   -   Main-royal clewlines
- 33,34   -   Main-royal buntlines
- 35       -   Main topgallant staysail halliard
- 36       -   Main topmast staysail halliard
- 37,38   -   Fore lower topgallant braces
- 39,40   -   Fore upper topgallant braces
- 41,42   -   Fore-royal braces
- 43       -   Main-royal halliard
- 44       -   Main upper topgallant halliard
- 45,46   -   Mainsail sheets
- 47,48   -   Main lower topsail sheets
- 49,50   -   Main upper topsail sheets
- 51,52   -   Main lifts
- 53,54   -   Main lower topgallant sheets
- 55,56   -   Main upper topgallant sheets
- 57,58   -   Main-royal sheets
- 59,60   -   Main lower topsail lifts
- 61       -   Mizzen topmast staysail downhaul
- 62       -   Mizzen topgallant staysail downhaul
- 63       -   Main upper topsail halliard

МЕСТА КРЕПЛЕНИЯ ЧАСТЕЙ 2-Й ГРОТ МАЧТЫ  
KREUZMAST NAGELBANK  
MIZZENMAST PIN-RAIL DIAGRAMM





## МЕСТА КРЕПЛЕНИЯ СНАСТЕЙ 2-Й ГРОТ МАЧТЫ

- 1,2 - Грот брам стень стакселя шкоты
- 3,4 - Грота брасы 1-й Грот мачты
- 5,6 - Нижние марса брасы 1-й Грот мачты
- 7,8 - Верхние марса брасы 1-й Грот мачты
- 9,10 - Грот стень стаксел шкоты
- 11,12 - Грота гордени
- 13,14 - Нижнего Грот марселя гитовы
- 15,16 - Нижнего Грот марселя гордени
- 17,18 - Верхнего Грот марселя гитовы
- 19,20 - Верхнего Грот марселя гордени
- 21,22 - Нижнего Грот брамселя гитовы
- 23,24 - Нижнего Грот брамселя гордени
- 25,26 - Верхнего Грот брамселя гитовы
- 27,28 - Верхнего Грот брамселя гордени
- 29,30 - Грот бом брамселя гитовы
- 31,32 - Грот бом брамселя гордени
- 33 - Грот стень стаксель фал
- 34,35 - Нижние Грот брам брасы 1-й Грот мачты
- 36,37 - Верхние Грот брам брасы 1-й Грот мачты
- 38,39 - Грот бом брам брасы 1-й Грот мачты
- 40 - Грот брам стень стакселя фал
- 41,42 - Грота гитовы
- 43,44 - Верхнего Грот марселя шкоты
- 45,46 - Нижнего Грот марселя шкоты
- 47,48 - Грота топенанты
- 49,50 - Нижние Грот марса топенанты
- 51,52 - Нижнего Грот брамселя шкоты
- 53,54 - Верхнего Грот брамселя шкоты
- 55,56 - Грот бом брамселя шкоты
- 57 - Нирал апселя
- 58 - Нирал Крюйс стень стакселя
- 59 - Грот марса фал
- 60 - Грот бом брам фал
- 61 - Грот брам фал
- 62,63 - Грот шкоты

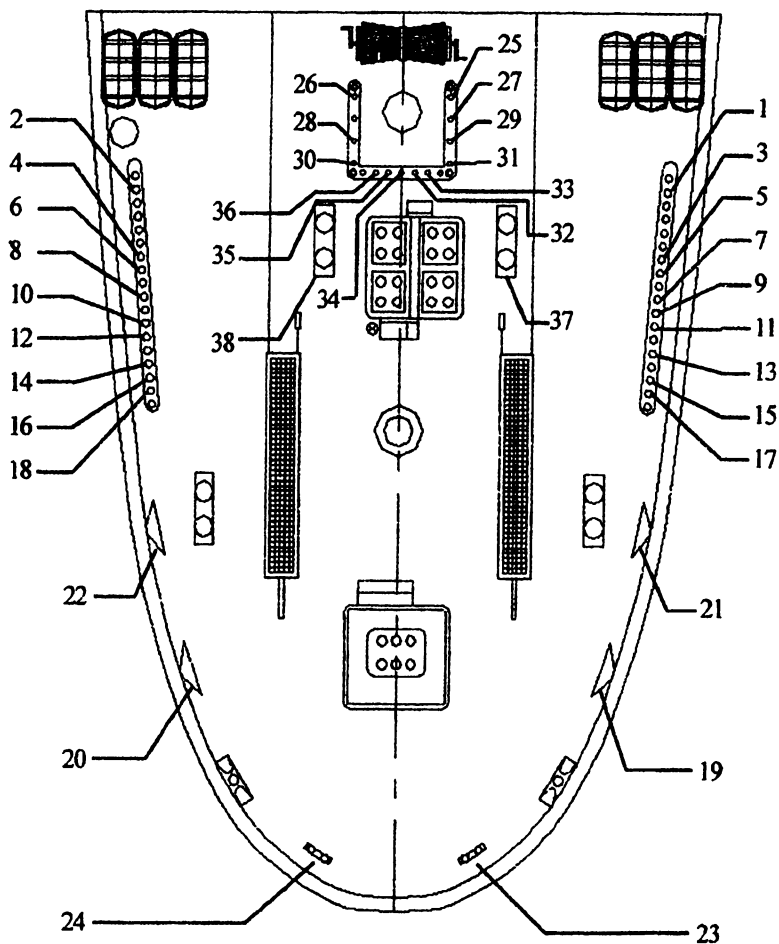
KREUZMAST NAGELBANK

- 1,2 - Kreuz-Bramstagssegel Schoten
- 3,4 - Groß-Brassen
- 5,6 - Groß-Untermars Brassen
- 7,8 - Groß-Obermars Brassen
- 9,10 - Kreuz-Sstengestagssegel Schoten
- 11,12 - Kreuz Gordinge
- 13,14 - Kreuz-Untermars Geitaue
- 15,16 - Kreuz-Untermars Gordinge
- 17,18 - Kreuz-Obermars Geitaue
- 19,20 - Kreuz-Obermars Gordinge
- 21,22 - Kreuz-Unterbram Geitaue
- 23,24 - Kreuzu-Unterbram Gordinge
- 25,26 - Kreuz-Qberbram Geitaue
- 27,28 - Kreuz-Oberbram Gordinge
- 29,30 - Kreuz-Royalsegel Geitaue
- 31,32 - Kreuz- Royalsegel Gordinge
- 33 - Kreuz-Stengestagssegel Fall
- 34,35 - Groß-Unterbramrah Brassen
- 36,37 - Groß-Oberbramrah Brassen
- 38,39 - Groß-Royalrah Brassen
- 40 - Kreuz-Bramstagssegel Fall
- 41,42 - Kreuz Geitaue
- 43,44 - Kreuz-Obermars Schoten
- 45,46 - Kreuz-Untermars Schoten
- 47,48 - Kreuz Topnanten
- 49,50 - Kreuz-Untermars Topnanten
- 51,52 - Kreuz-Unterbram Schoten
- 53,54 - Kreuz-Oberbram Schoten
- 55,56 - Kreuz-Royalsegel Schoten
- 57 - Besan-Stagesegel Niederholer
- 58 - Besan-Stengestagssegel Niederholer
- 59 - Kreuz-Obermarsrah Fall
- 60 - Kreuz-Royalrah Fall
- 61 - Kreuz-Oberbram Fall
- 62,63 - Kreuz Schoten

## MIZZENMAST PIN-RAIL DIAGRAMM

- 1,2 - Mizzen topgallant staysail sheet
- 3,4 - Main braces
- 5,6 - Main lower topsail braces
- 7,8 - Main upper topsail braces
- 9,10 - Mizzen topmast staysail sheets
- 11,12 - Mizzen bunt-lines
- 13,14 - Mizzen lower topsail clewlines
- 15,16 - Mizzen lower topsail bunt-lines
- 17,18 - Mizzen upper topsail clewlines
- 19,20 - Mizzen upper topsail bunt-lines
- 21,22 - Mizzen lower topgallant clewlines
- 23,24 - Mizzen lower topgallant bunt-lines
- 25,26 - Mizzen upper topgallant clewlines
- 27,28 - Mizzen upper topgallant bunt-lines
- 29,30 - Mizzen-royal clewlines
- 31,32 - Mizzen-royal bunt-lines
- 33 - Mizzen topmast staysail halliard
- 34,35 - Main lower topgallant braces
- 36,37 - Main upper topgallant braces
- 38,39 - Main-royal braces
- 40 - Mizzen topgallant: staysail halliard
- 41,42 - Mizzen clewlines
- 43,44 - Mizzen upper topsail sheets
- 45,46 - Mizzen Sower topsail sheets
- 47,48 - Mizzen-lifts
- 49,50 - Mizzen lower topsail lifts
- 51,52 - Mizzen lower topgallant sheets
- 53,54 - Mizzen upper topgallant sheets
- 55,56 - Mizzen-royal sheets
- 57 - Jigger staysail downhaul
- 58 - Jigger topmast staysail downhaul
- 59 - Mizzen upper topsail halliard
- 60 - Mizzen-royal halliard
- 61 - Mizzen upper topgallant halliard
- 62,63 - Mizzen-sheets

МЕСТА КРЕПЛЕНИЯ ЧАСТЕЙ БИЗАНЬ МАЧТЫ  
BESANMAST NAGELBANK  
JIGGERMAST PIN-RAIL DIAGRAM



## МЕСТА КРЕПЛЕНИЯ СНАСТЕЙ БИЗАНЬ МАЧТЫ

- |       |   |   |
|-------|---|---|
| 1     | - | Крюйс стень стаксель фал                      |
| 2     | - | Апсель фал                                    |
| 3     | - | Правого борта нижний брам брас 2-й Грот мачты |
| 4     | - | Гаф-топселя фал                               |
| 5     | - | Гаф-топселя контр-шкот                        |
| 6,7   | - | Крюйс стень стаксель шкоты                    |
| 8     | - | Левого борта нижний брам брас 2-й Грот мачты  |
| 9,10  | - | Верхние Грот брам брасы 2-й Грот мачты        |
| 11,12 | - | Бом брам брасы 2-й Грот мачты                 |
| 13,14 | - | Грота брасы 2-й Грот мачты                    |
| 15,16 | - | Нижние марса брасы 2-й Грот мачты             |
| 17,18 | - | Верхние марса брасы 2-й Грот мачты            |
| 19,20 | - | Нижние Эрнс-бакштаги                          |
| 21,22 | - | Верхние Эрнс-бакштаги                         |
| 23,24 | - | Гика шкоты                                    |
| 25    | - | Верхней бизани нирал                          |
| 26    | - | Нижней бизани нирал                           |
| 27    | - | Верхней бизани шкот                           |
| 2,8   | - | Гаф-топселя шкот                              |
| 29    | - | Верхней бизани контр-шкот                     |
| 30    | - | Нижней бизани фал                             |
| 31    | - | Верхней бизани шкот                           |
| 32    | - | Верхней бизани гитовы                         |
| 33,36 | - | Нижней бизани гитовы                          |
| 34    | - | Нижней бизани шкот                            |
| 35    | - | Нижней бизани контр-шкот                      |
| 37,38 | - | Апселя шкот                                   |

BESANMAST NAGELBANK

- 1 - Besan-Stengestagsegel Fall
- 2 - Besan-Stagesegel Fall
- 3 - Steuerbord Kreuzunterbram Brass
- 4 - Gaffeltopsegel Fall
- 5 - Gaffeltopsegel Springschot
- 6,7 - Besan-Stengestagsegel Schoten
- 8 - Backbord Kreuzunterbram Brass
- 9,10 - Kreuz-Oberbram Brassen
- 11,12 - Kreuz-Royalrah Brassen
- 13,14 - Kreuz Brassen
- 15,16 - Kreuz-Untermars Brassen
- 17,18 - Kreuz-Obermars Brassen
- 19,20 - Untergaffe! Gaffelgeeren
- 21,22 - Obergaffe! Gaffelgeeren
- 23,24 - Besanbaum Schoten
- 25 - Oberbesan Niederholer
- 26 - Unterbesan Niederholer
- 27 - Oberbesan Fall
- 2,8 - Gaffeltopsegel Schot
- 29 - Oberbesanspringschot
- 30 - Unterbesan Fall
- 31 - Oberbesan Schot
- 32 - Oberbesan Gietaue
- 33,36 - Unterbesan Gietaue
- 34 - Unterbesan Schot
- 35 - Unterbesanspringschot
- 37,38 - Besan-Stagesegel Schoten

## JIGGERMAST PIN-RAIL DIAGRAMM

- 1        -    Jigger topmast staysail halliard
- 2        -    Jigger staysail halliard
- 3        -    Starboard Mizzen lower topgallant brace
- 4        -    Gaff topsail halliard
- 5        -    Gaff topsail sheet outhaul
- 6,7      -    Jigger topmast staysail sheets
- 8        -    Portside Mizzen lower topgallant brace
- 9,10     -    Mizzen upper topgallant braces
- 11,12    -    Mizzen-royal braces
- 13,14    -    Mizzen braces
- 15,16    -    Mizzen lower topsail braces
- 17,18    -    Mizzen upper topsail braces
- 19,20    -    Lower vangs
- 21,22    -    Upper vangs
- 23,24    -    Spanker boom sheets
- 25        -    Upper spanker outhaul
- 26        -    Lower spanker outhaul
- 27        -    Upper spanker hal 1 iard
- 2,8       -    Gaff topsail sheet
- 29        -    Upper spanker sheet outhaul
- 30        -    Lower spanker halliard
- 31        -    Upper spanker sheet
- 32        -    Upper spanker brails
- 33,36    -    Lower spanker brails
- 34        -    Lower spanker sheet
- 35        -    Lower spanker sheet outhaul
- 37,38    -    Jigger staysail sheets

НЕКОТОРЫЕ КОМАНДЫ  
GEBRÄUHLICHE KOMMANDS  
SOME COMMANDS

Парусный аврал [Parusnij avral]	- alle Man an Deck	- all hands on deck
Пошел все наверх [Posholl vsje naverkh]	- alle Man an Deck	- all hands on deck
Готов [gatov]	- fertig	- ready
Выбирать [vibirat' ]	- zeihen oder hoten	- heave
Травить [Travit']	- fieren	- slack away
Крепить [Krepit']	- belegen oder	- make up on the pin]
Бросили /слабину/ [Brosili /slabinu/]	- festigen	- come up
Стоп так [Stop tak]	- loslassen	- vast
Ставить /поднимать/ [Stavit' /podnimat' /]	- stop genug	- to set the sail
Убирать /спускать/ [Ubirat' /spuskat'/]	- setzen	- to hand the sail
На гитовы и гordeni [Na gitovy i gordeni]	- herunter lassen	- to ciew the sail
Брасопить [Brasopit']	- aufgegeit	- brace the yards
Укладывать /снасти/ [Ukladyvat' /snasti/ (ropes)]	- brassen	- belay
Укладывать /парус/ [Ukladyvat' /parus/ (sail)]	- festmachen packen (segel)	- stow the sail
Держать [Derschat']	- festhalten	- keep the strain
Отбой [Otboj]	- beendet	- dismissed



NOTES

NOTES