

**Landesamt für Kultur und  
Denkmalpflege  
Mecklenburg-Vorpommern**



**– Landesdenkmalpflege –**

Landesamt für Kultur und Denkmalpflege  
Postfach 11 12 52, 19011 Schwerin

Bearbeitet von: Herr Handorf  
Telefon: 0385 / 588-79324  
e-mail: d.handorf@lakd-mv.de  
Az: 3543-01  
Ihr Zeichen:  
Schwerin, den 17.07.2020

**Greifswald, Mecklenburg-Vorpommern, Segelschulschiff „GREIF“  
hier: Stellungnahme zur nationalen Bedeutung des Denkmals**

Das Segelschulschiff „GREIF“, ex „WILHELM PIECK“, ist ein Denkmal von nationaler Bedeutung.

Es wurde am 27. Februar 1951 in der Warnowwerft Rostock auf Kiel gelegt und lief am 26. Mai 1951 vom Stapel. Die Entwürfe lieferte der Chefkonstrukteur der Warnowwerft, Wilhelm Schröder. Getauft wurde es auf den Namen des ersten Präsidenten der DDR, Wilhelm Pieck.

Ursprünglich als Präsidentenyacht geplant, wurde das Schiff als „Schiff der Jugend“ der Freien Deutschen Jugend (FDJ) übergeben. Die Idee, das Schiff als Schulschiff für die in der FDJ organisierten Jugendlichen zu nutzen, kam aus dem Zentralrat der FDJ. 1950 entstand die Hochseefischerei der DDR, 1952 nahm die Deutsche Seereederei (DSR), die Hochseehandelsflotte der DDR, ihren Betrieb auf. Dafür wurden gut ausgebildete junge Menschen benötigt, allein eine praktische Ausbildungsstätte war bislang nicht vorhanden.

Der Betrieb des Schiffes erfolgte ein Jahr lang durch die FDJ. Nach Gründung der Gesellschaft für Sport und Technik (GST) im August 1952 wurde es an sie übergeben und diente nun der militärischen Ausbildung. Von 1954 bis 1989 gehörte das Schiff zur Hochsee-Yachten-Station, seit 1969 Marineschule „August Lütgens“, in Greifswald-Wieck. Eignerin war jedoch weiterhin die GST. 1990 übernahm die Hansestadt Greifswald das Schiff, 1991 wurde es in „GREIF“ umbenannt.

Das Segelschulschiff ist eine aus Stahl gebaute Schonerbrigg oder Brigantine von etwa 41 Metern Länge mit zwei Masten und 15 Segeln. Am vorderen Fockmast führt sie Rahsegel, am hinteren Großmast werden Schratsegel gefahren. Die Segelfläche beträgt 570 m<sup>2</sup>. Mit einem Teil der technischen Ausstattung, die zur originalen Bestückung des Schiffes gehört, ist das Segelschulschiff ein Zeugnis maritimer Technikgeschichte des 20. Jahrhunderts. Es handelt sich dabei neben dem Schiffskörper aus Stahl, der in Querspantbauweise in Niet- und

Hausanschriften:

**Landesamt für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern**  
Verwaltung

Domhof 4/5  
19055 Schwerin  
Tel.: 0385 588 79 111  
Fax: 0385 588 79 344  
E-Mail: poststelle@lakd-mv.de

Landesbibliothek

Johannes-Stelling-Str. 29  
19053 Schwerin  
Tel.: 0385 588 79 210  
Fax: 0385 588 79 217  
E-Mail: lb@lbmv.de

Landesdenkmalpflege

Domhof 4/5  
19055 Schwerin  
Tel.: 0385 588 79 101  
Fax: 0385 588 79 344  
E-Mail: poststelle@lakd-mv.de

Landesarchäologie

Domhof 4/5  
19055 Schwerin  
Tel.: 0385 588 79 101  
Fax: 0385 588 79 344  
E-Mail: poststelle@lakd-mv.de

Landesarchiv

Graf-Schack-Allee 2  
19053 Schwerin  
Tel.: 0385 588 79 410  
Fax: 0385 588 79 412  
E-Mail: poststelle@landeshauptarchiv-schwerin.de

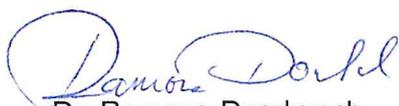
Schweißkonstruktion entstand, um Masten mit Tauwerk (Takelage), Steuerruder, Kompass und das Ankerspill. Sie sind geeignet, um maritime Technikgeschichte zu dokumentieren und anschaulich zu machen.

Darüber hinaus ist das Schiff bedeutend für die Entwicklung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Menschen. Es dokumentiert exemplarisch Schiffbau- und Schifffahrtsgeschichte zu Beginn der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Nach dem Zweiten Weltkrieg befand sich der Schiffbau in der sowjetischen Besatzungszone und nachmaligen DDR auf einem Tiefpunkt. Bislang bestehende Werften litten unter Zerstörungen und Demontagen. Mit dem SMAD-Befehl 103 von 1948 war die Steigerung der Schiffbaukapazitäten angeordnet worden. Damit ging der Wieder- und Neuaufbau von Werften einher. Vorrangig wurden gesunkene Schiffe, die gehoben worden waren, repariert und für die Übergabe an die UdSSR als Reparationsleistung flott gemacht. Neu gebaut wurden vorrangig Holzschiffe für die Fischerei. Für die 1948 gegründete Warnowwerft bedeutete der Bau dieses Segelschulschiffs den Beginn des Baus von Stahlschiffen, die später in Serienfertigung hergestellt wurden und den volkseigenen Betrieb zum größten Schiffsproduzenten der DDR wachsen ließen. Das Segelschulschiff ist somit bedeutend für die Geschichte des heute zur Unternehmensgruppe MV Werften gehörenden Schiffbaubetriebs und für die Geschichte des Schiffbaus in Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg.

Als Traditionssegler besitzt das Schiff eine besonders große Bedeutung. Es ist das einzige in der DDR gebaute Segelschulschiff und ebenfalls das einzige Hochseesegelschiff, das in der DDR entstand, sodass ihm ein besonderer Seltenheitswert zukommt. Das in Stralsund beheimatete Segelschulschiff „GORCH FOCK (I)“ stammt aus den 1930er Jahren und vertritt eine frühere Epoche der Schiffbaugeschichte. Das jüngere, 1958 bei Blohm und Voss in Hamburg vom Stapel gelaufene Segelschulschiff der Bundesmarine „GORCH FOCK (II)“ wurde mehrfach umgebaut und erfährt zurzeit eine komplette Grundinstandsetzung, sodass ein Zeugniswert für den frühen deutschen Hochseeschiffbau der Nachkriegszeit, insbesondere mit Blick auf den Bau von Segelschulschiffen, nicht mehr geltend gemacht werden kann. Die „GREIF“ ist somit aufgrund des erhaltenen Schiffskörpers und der in wesentlichen Teilen erhaltenen technischen Ausstattung das einzige Schiff mit derartigem Dokumentationswert und erhält auch dadurch Seltenheitswert.

Darüber hinaus ist die „GREIF“ ein besonderer Schiffstyp, ein zweimastiger Schoner mit Mischtakelage. Als Schoner ist sie für komplizierte Küstengewässer mit wechselnden Winden und engen Hafeneinfahrten gut geeignet. Bei längeren Fahrten auf den Weltmeeren bei gleichbleibenden Winden mussten Längs- und Rahsegel hinzugefügt werden. Im Gegensatz dazu wurde die „GORCH FOCK (II)“ als Dreimastbark gebaut.

Aus den genannten Gründen handelt es sich bei dem Segelschulschiff „GREIF“ um ein Denkmal von nationaler Bedeutung. Die Maßnahmen zur Erhaltung des Schiffes werden mit den Denkmalbehörden fachlich abgestimmt.



Dr. Ramona Dornbusch  
Landeskonservatorin



## Anhang B

Im Folgenden wird eine Kurzzusammenfassung der umfangreichen erarbeiteten Unterlagen gegeben. Für detaillierte Informationen wird jeweils auf die Einzeldokumente verwiesen. Für Fragen stehen wir gern zur Verfügung.

Das 1951 als „Wilhelm Pieck“ gebaute Segelschulschiff wurde bisher etwa alle 20 Jahre überholt. Die bisherigen Grundreparaturen datieren auf 1971/2 und 1991. Die letzte Grundreparatur ist nun fast 30 Jahre her.

Seit 1991 wird die „Wilhelm Pieck“ von der Stadt Greifswald als Segelschulschiff „GREIF“ betrieben.

Das Segelschulschiff wurde 1991 in Klasse GL 100 A 5 Segelschulschiff aufgenommen und grundlegend umgebaut. Diese Klasse wurde bis heute erhalten und ruht seit der Zwischenuntersuchung 2020.

Das Schiff ist als bewegliches Kulturdenkmal in die Denkmalliste des Landes Mecklenburg-Vorpommern aufgenommen worden. Als besonders schützenswert ist die Silhouette des Schiffes und der Ruderstand eingetragen. Beachtet werden muß hierbei, das sich die Silhouette im Bereich der Aufbauten bereits mehrfach geändert hat.

### **Ziel der Maßnahme**

Ziel der Maßnahmen 2020/21 ist die Grundreparatur zum Erhalt der Klasse und die Anpassung des Schiffes an die modernen Sicherheits- und Komfortansprüche zum Betrieb des Schiffes.

Hauptziel ist die Erneuerung der Klasse, die 2021 abläuft. Derzeit ist ein Einsatz des Schiffes nicht möglich, da die Klasse wegen der Korrosionsschäden am Rumpf bis zum Abschluß der Reparatur ruht.

Hierzu wurden umfangreiche Gespräche mit dem DNVGL und der BG Transport und Verkehr, Abteilung Schiffssicherheit geführt.

Zentrale Forderungen sind die Einhaltung der aktuellen Anforderungen der geltenden Sicherheitsvorschriften (SOLAS), die Vorschriften zur Reinhaltung der Meere (MARPOL), die aktuellen Vorschriften zur Navigationsausrüstung im Fahrtgebiet A2 und natürlich die Reparatur von Rumpf, Deck und Takelage gemäß der Regeln des DNVGL und der Abtl. Schiffssicherheit der BG Transport und Verkehr.

### **Anpassung an gestiegene Komfort- und Sicherheitsansprüche**

Die 1991 von Hängematten auf feste Kojen umgebaute Unterkunft für die Trainees/Gäste im Zwischendeck genügt den heutigen Anforderungen nicht mehr. Die Sanitärräume sind stark veraltet.

Die gesamten Unterkünfte müssen wegen der notwendigen Sanierungsarbeiten am Rumpf und Deck entfernt werden. Ein beschädigungsfreier Ausbau ist nicht möglich.

Deshalb wurde im Zuge der Erarbeitung der Maßnahmen der Innenausbau gemäß den geltenden Regeln (u.a. nicht brennbar) und den gestiegenen Anforderungen der Trainees/Gäste neu geplant. Weiter wurden die Kombüse neu geplant, da die existierende nicht mehr den geltenden Hygienestandards entspricht. Zur besseren Raumnutzung des Schiffes wurde die getrennte Besatzungsmesse entfernt und durch die neue Kombüse ersetzt.

Das Steuerhaus wurde umgestaltet, um die Sicherheit zu verbessern. Mit dem neuen Steuerhaus ist es jetzt möglich, die Arbeiten in der Takelage zu überwachen.

Die Maschinenanlage ist 1991 zuletzt ersetzt worden und ist durch Überalterung abgängig. Sie entspricht nicht mehr den derzeit geltenden Umwelt- und Sicherheitsvorschriften. Es wurde auftragsgemäß der Ersatz durch eine gleichartige neue Anlage alternativ zu einer dieselektrischen

# Anhang B

Anlage geprüft. Siehe detaillierte Unterlage. Die diesel-elektrische Anlage wird wegen der Verringerung der Lärm- und Umweltbelastung und der niedrigeren Betriebskosten empfohlen.

## **Notwendige Maßnahmen**

Die notwendigen Maßnahmen können wie folgt kurz zusammengefasst werden:

### **Schiffbau**

- Austausch der Plattenbereiche im UW-Schiff und Querschotten (nach Befund) Erneuerung der Bodenbleche in den Zwischendecksbeplattung, einschließlich Stringer und Querträger
- Versetzen von Luken zur Mittellast
- Erneuern der Relingsstützen Haupt- und Quarterdeck
- Erneuerung des umlaufenden Winkelprofils unter dem Relingsdeckel
- Großflächiger Ersatz der stählernen Hauptdecksbeplattung
- Reparatur Komposit Sülle (Stahl - Alu) der Aufbauten
- Ersatz des gesamten Holzdecks
- Erhöhung des Schanzkleides und Reling gemäß geltender SOLAS Regeln
- Umbau des Steuerhauses gemäß vorgelegtem Konzept, hier ist eine frühzeitige Entscheidung zur gewünschten Variante notwendig

### **Korrosionsschutz**

- Sandstrahlen und Farbaufbau des Überwasser-Schiffes, Schanzkleid innen und außen
- Sandstrahlen und Farbaufbau verschiedener Innenräume (Lasten)
- Masten und Klüverbaum entrostet und konservieren
- Neuaufbau der Farbbeschichtung des Unterwasser-Schiffes
- Sandstrahlen und Farbkonservieren der vorhandenen Trinkwassertanks

### **Technische Anlagen/ Maschinen und Propulsion**

- Entkernung und Erneuerung des Hauptantriebes und der Stromerzeuger, sowie des Heizungs- und Lüftungssystems. Hier muß vorab eine Entscheidung zur Art der Antriebsanlage getroffen werden.
- Montage einer zugelassenen Schall- und Brandschutzisolierung
- Konservierung
- Erneuerung der seewasserführender Verrohrung
- Umbau der Motorkühlungen auf seewasserfreier Betrieb (Boxkühler)
- Demontage der Verstellpropelleranlage und Generalüberholung des Propellers, bzw. Ersatz der Anlage durch einen Festpropeller bei Umstellung auf E- Antrieb

### **Elektrik / Kommunikation**

- Erneuerung E-Anlage, Elektroverteilung Schaltverteilung Maschinenraum
- Ersatz der Sicherheitseinrichtungen (Brandmeldezentrale, Bilgenalarm, Intercom, Generalalarm, Signalanlage)
- Ersatz der Arbeitsbeleuchtung und Notbeleuchtung innen/ außen

### **Navigationseinrichtung**

- Ersatz, bzw. Ergänzung der Navigationseinrichtungen nach aktuell geltenden Vorschriften
- Erneuerung der Brückeneinrichtung
- Hydraulische Notsteuereinrichtung und Autopilot über 24V Pumpenblock

# Anhang B

## Sanitär/ Heizung / Lüftung

- Erneuerung Schwarzwasseraufbereitungsanlage , Grauwassersammeltank Erneuerung des Toilettensystems
- Erneuerung Trinkwasser-Systems
- Erneuerung Heizungssystem, Anbindung in den Kühlkreislauf der Generatoren
- Erneuerung, bzw. Ersatz des zentralen Be- und Entlüftungssystems
- Erneuerung bzw. erste Realisierung von Belüftungen der Lasten, Tanks und Pieken
- Erneuerung vorhandener Lüftungsrohre nach Befund

## Innenausbau/ Einrichtungen

- Vollständiger Ersatz der Inneneinrichtung des Zwischendecks gemäß der vorgelegten Neukonzeption
- Vollständiger Ersatz der Inneneinrichtung im Achterschiff (Mannschaftsbereich) gemäß vorgelegter Neukonzeption
- Vollständiger Ersatz der Inneneinrichtung im Deckshaus gemäß vorgelegter Neukonzeption
- Vollständiger Ersatz der Inneneinrichtung des achteren Deckshauses gemäß vorgelegter Neukonzeption

## Takelage

- Reparatur des Riggs entsprechend des vorliegenden Takelagebesichtigungsberichtes inkl. Maßnahmenplan
- Erneuerung Segelsatz
- Arbeits- und Eventbeleuchtung Rigg

## Sicherheitsausrüstung

- Beschaffung zugelassenes MOB-Boot
- Anfertigung und Montage einer zugelassenen Aussetzvorrichtung für das MOB-Boot
- Ersatz der Halterungen der Rettungsinseln  
Hier muß frühzeitig entschieden werden, welche Art der Lagerung und Einsatzfähigkeit des Beibootes gewünscht wird.

## Kosten der geplanten Maßnahmen

Die Unterzeichner haben weitreichende Erfahrung in der Betreuung und finanziellen Abwicklung von Sanierungsmaßnahmen an historischen Schiffen, als Beispiele seien hier MS Bleichen, SS Rickmer Rickmers, SS Peking, MS Stubnitz, MS Cap San Diego, TS No5 Elbe genannt.

Hierzu sehen Sie bitte den detaillierten Bericht, die Kosten für die notwendigen und gewünschten Maßnahmen werden auf 2,8 bis 2,9 Mio Euro netto geschätzt, je nach gewählter Option (Diesel-elektrischer Antrieb, Umbau Steuerhaus). Zuzüglich sind 300 T Euro Planungsleistungen kalkuliert. Sollte während der Entkernung schadstoffhaltige Dämmung oder Farbe (KMF oder Bleimennige) gefunden werden, können sich die Kosten um ca. weitere 300 T € steigern. Gerechnet wird mit daher mit einer Projektsumme von 3,5 Mio Euro netto.

Da sich auf Grund der veränderten Wirtschafts- und Arbeitsmarktlage die Werftpreise in starker Bewegung befinden, kann keine Garantie für die Richtigkeit der Kostenschätzung gegeben werden. Einzig ausschlaggebend ist das Ergebnis der Ausschreibung der Arbeiten. Die übergebene Kostenschätzung ist nur als grober Anhalt zu verstehen.

# Anhang C

Seesportzentrum GREIF  
Am Hafen 3  
17493 Greifswald

## Kostenplan Grundsanie rung Segelschulschiff GREIF

Auszug aus dem Sanierungskostenplan Löll Juni 2020 (Stand 25.08.2020)

### A) Kosten

#### 0. Baukosten

Position	Baugruppe	Betrag in T€
0.0	Allgemeine Baukosten	220,00
0.1	Takelage	418,52
0.2	Rumpf	416,13
0.21	Puffer Entsorgung schadstoffhaltiges Material	300,00
0.3	Deck	204,01
0.4	Schanzkleid	55,10
0.5	Deckshaus Hauptdeck	124,66
0.6	Umbau Kombüse	78,20
0.7	Umbau Deckshaus 2. Variante geschlossener Steuerstand	168,90
0.8	Sanierung Maschinenraum 2. Variante diesel-elektrischer Antrieb	639,97
0.9	Erneuerung Innenausbau	502,60
0.10	Anpassung SOLAS	86,20
0.11	MOB-Ausrüstung	14,02
<b>0</b>	<b>SUMME</b>	<b>3.228,31</b>

#### 1. Planungskosten

Position	Baugruppe	Betrag in T€
1.1	Entwurf und Konstruktion	160,00
1.2	Bauaufsicht / Projektleitung	100,00
1.3	Schiffbautechnische Prüfung und Klassifikation	28,00
<b>1</b>	<b>SUMME</b>	<b>288,00</b>
0	Werftkosten	3228,31
1	Planungsleistung	288,00
<b>0+1</b>	<b>Gesamtkosten</b>	<b>3.516,31</b>

## Übersicht Seesportzentrum GREIF Gewinn- und Verlustrechnung 2009-2019

in TEUR	JA 2019	JA 2018	JA 2017	JA 2016	JA 2015	JA 2014	JA 2013	JA 2012	JA 2011	JA 2010	JA 2009
<b>Erträge</b>											
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>377,4</b>	<b>365,6</b>	<b>406,8</b>	<b>414,9</b>	<b>392,8</b>	<b>434,1</b>	<b>482,9</b>	<b>450,8</b>	<b>466,7</b>	<b>462</b>	<b>459,3</b>
steuerpflichtige Törns (ab 2019 TFs)	67,4	91,4	87,3	117,6	116,2	113	98	123	135,9	139,2	134,4
nichtsteuerbare Törns (ab 2019 MTFs)	215,7	186,6	235,8	195,7	183,4	213	266	212	199	196	208,6
Törneinnahmen gesamt	283,10	278	323,1	313,3	299,6	326	364	335	334,9	335,2	343
Übernachtungen SchippIn (ab 2010 7%)	32,60	27,6	25,8	31,8	27,3	28,2	29,3	29	32,1	33,3	34,4
Verkäufe aus Souvenirs Merchandising	34,3	31,4	27,3	25,5	29,7	31,8	37,5	35,2	35,4	36,3	38,9
Verpflegung/Getränke	21,20	17,3	22,4	29,1	24,9	35	37	36	48,5	40,6	37
weitere Umsatzerlöse	6,20	11,1	8,3	14,1	11,3	13	14	16	14,8	16	4,3
<b>sonst. betriebliche Erträge</b>	<b>318,6</b>	<b>192,5</b>	<b>257,1</b>	<b>328,8</b>	<b>323</b>	<b>50,1</b>	<b>33</b>	<b>53</b>	<b>39,5</b>	<b>39,2</b>	<b>34,4</b>
Zuschuss UHGW	273,1	156,1	211,6	286,6	296	-	-	6	-	-	-
Ausgleich für Betrieb öffentliche Sanitäranlage	19,5	15,5	15,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Sonstige	-	-	-	-	4	25	4	12	9,5	14,2	8,3
Sponsoring	19,60	20,8	23,6	35,5	25,5	46	29	30	30	25	26,1
<b>Auflösung SoPo</b>	<b>5,8</b>	<b>5,8</b>	<b>5,8</b>	<b>5,8</b>	<b>2,4</b>	<b>2,4</b>	<b>2,4</b>	<b>2,4</b>	<b>2,4</b>	<b>2,4</b>	<b>2,4</b>
<b>Gesamte Erträge</b>	<b>701,9</b>	<b>564</b>	<b>664</b>	<b>743,7</b>	<b>718,3</b>	<b>486,6</b>	<b>516,4</b>	<b>504,1</b>	<b>506,2</b>	<b>500,9</b>	<b>496,1</b>
<b>Aufwendungen</b>											
<b>Materialaufwand</b>	<b>49,7</b>	<b>61,9</b>	<b>48,9</b>	<b>45,6</b>	<b>42</b>	<b>50,1</b>	<b>57,5</b>	<b>54,2</b>	<b>50,2</b>	<b>37,8</b>	<b>54,2</b>
<b>Personalaufwand</b>	<b>452,3</b>	<b>421,7</b>	<b>486,4</b>	<b>492,7</b>	<b>461,9</b>	<b>509,9</b>	<b>538,4</b>	<b>524,2</b>	<b>479,7</b>	<b>490,2</b>	<b>418,9</b>
<b>Sonstige betriebliche Aufwendungen</b>	<b>154,3</b>	<b>171,7</b>	<b>102,3</b>	<b>124,6</b>	<b>216</b>	<b>170</b>	<b>217,2</b>	<b>165,4</b>	<b>166,2</b>	<b>196,9</b>	<b>141,3</b>
Raumkosten	30,70	29	18,6	13,4	28	28	31	29	29	30	31,6
Versich./Beiträge	12,20	12	13,8	17,5	23	19	23	23	22	22	21,2
Kosten GREIF (Diesel)	7,30	14	12,2	9,2	11	16	19	19	18	15	11,6
Reparaturen und Instandhaltung GREIF	54,00	73,5	18,3	28,8	85	35	77	16	17	37	15,6
Werbe-/Reisekosten	6,40	3,9	6,3	8,6	10	11	8	6	8	8	7,4
Kosten Warenabgabe	1,40	4,5	-	4,6	0,5	-	-	-	-	106	-
sonstige betriebliche Kosten	39,70	34,4	31,2	39,2	58,5	61	59	72	72	85	53,8
<b>Abschreibungen</b>	<b>39,7</b>	<b>39,6</b>	<b>39,5</b>	<b>36,8</b>	<b>29,1</b>	<b>28,2</b>	<b>464,4</b>	<b>78,1</b>	<b>78,8</b>	<b>77,8</b>	<b>218,6</b>
<b>sonstige betriebliche Steuern</b>	<b>5,3</b>	<b>0,5</b>	<b>1,6</b>	<b>0,5</b>	<b>-1,7</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>sonstige Zinsen und ähnliche Erträge</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Gesamte Aufwendungen</b>	<b>701,2</b>	<b>695,8</b>	<b>678,7</b>	<b>700,2</b>	<b>747,4</b>	<b>758,6</b>	<b>1278</b>	<b>822,3</b>	<b>775,4</b>	<b>908,7</b>	<b>833</b>
<b>Jahresgewinn / Jahresverlust</b>	<b>0,5</b>	<b>-131,8</b>	<b>-15</b>	<b>43,4</b>	<b>-28,1</b>	<b>-272,4</b>	<b>-753,8</b>	<b>-302,7</b>	<b>-257</b>	<b>-385</b>	<b>-309,6</b>

**Törnstatistik Segelschulschiff GREIF bis 2002**

**Bemerkung:** Überführungen zu Werften sind nicht als Einsatztage zu zählen - Überführungen zu Hafenfesten sind als Einsatztage zu zählen

JAHR	Mittelwert	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
<b>Einsatztage</b>	133	125	125	126	133	128	136	150	139	130	131	137
<b>davon Einsatztage für Mehrtagesfahrten</b>	99	95	87	92	89	86	109	124	106	101	98	103
<b>davon Einsatztage für Tagesfahrten</b>	34	30	38	34	44	42	27	26	33	29	33	34
<b>Anteil Mehrtagesfahrten an Gesamteinsatztagen</b>	74%	76%	70%	73%	67%	67%	80%	83%	76%	78%	75%	75%
<b>Anteil Tagesfahrten an Gesamteinsatztagen</b>	26%	24%	30%	27%	33%	33%	20%	17%	24%	22%	25%	25%
<b>Anzahl Mehrtagestörs</b>	20	20	20	18	19	19	22	22	22	21	23	19
<b>Anzahl Tagestörs Ausfahrten</b>	38		42	41	51	47	30	29	37	33	36	37
<b>Bemerkungen</b>		Geplanter Langtörn Sommer abgesagt	Werftaufenthalt zum Klasselauf	14-Tage-Törn nach Nexö, Hel, Visby	Törns nach Stettin, Kiel, Eckernförde	Törns nach Kolberg u. Helsingoer	Lübeck, Visby, Göteborg, Gdynia	Törns Rund Skagen, Hamburg	Törns nach Gdynia, Visby, Danzig	Törns nach Travemünde u. Danzig	Bremerhaven, zurück rund Skagen	Törns nach Halmstad, Visby u. Danzig

# Anhang F

## Segelschulschiff GREIF Kalkulation Kojenpreise Mehrtagesfahrten 2022

Anmerkungen: Mehrtagesfahrten sind in der Regel nicht steuerbar

	Kapazität	Preis	Preis
		Erwachsene	14 bis 25 Jahre
<b>Kammerplatz</b>	24	125,00 €	87,50 €
<b>Aufschlag Zweierkammer</b>	4	20,00 €	14,00 €

Schiffsauslastung in %                      86%  
 Schiffsauslastung-Anzahl                    20,64

	Erwachsene	14-25 Jahre	Umsatz pro Einsatztag
Anteil	100%	0%	
Anzahl	20,64	0	
Umsatz pro Törntag	2.660,00 €	- €	<u>2.660,00 €</u>

Anteil	90%	10%	
Anzahl	18,58	2,064	
Umsatz pro Törntag	2.402,00 €	180,60 €	<u>2.582,60 €</u>

Anteil	75%	25%	
Anzahl	15,48	5,16	
Umsatz pro Törntag	2.015,00 €	451,50 €	<u>2.466,50 €</u>

Anteil	50%	50%	
Anzahl	10,32	10,32	
Umsatz pro Törntag	1.370,00 €	903,00 €	<u>2.273,00 €</u>

Anteil	0%	100%	
Anzahl	0,00	20,64	
Umsatz pro Törntag	- €	1.862,00 €	<u>1.862,00 €</u>

Umsatzmittel bei Verteilung  
 Erwachsene / Jugendliche  
 100:0; 90:10; 75:25; 50:50;  
 0:100  
 Umsatzmittel gerundet

2.368,82 €  
2.370,00 €

# Angang G

## Segelschulschiff GREIF Kalkulation jährliche Törnumsätze ab 2022

Einsatztage Gesamt	125	130	135
Anteil Mehrtagesfahrten in %	80%	80%	80%
Anzahl Einsatztage Mehrtagesfahrter	100	104	108
Anteil Tagesfahrten in %	20%	20%	20%
Anzahl Einsatztage Tagesfahrten	25	26	27
Umsatzmittel für Mehrtagesfahrten pro Einsatztag	2.370,00 €	2.370,00 €	2.370,00 €
Jahresumsatz Mehrtagesfahrten	<u>237.000,00 €</u>	<u>246.480,00 €</u>	<u>255.960,00 €</u>
Umsatzmittel für Tagesfahrten pro Einsatztag	2.260,00 €	2.260,00 €	2.260,00 €
Jahresumsatz Tagesfahrten	<u>56.500,00 €</u>	<u>58.760,00 €</u>	<u>61.020,00 €</u>
Törnumsatz GREIF	<u>293.500,00 €</u>	<u>305.240,00 €</u>	<u>316.980,00 €</u>
Ausbildungspauschale Förderverein	6.250,00 €	6.500,00 €	6.750,00 €
Jahresumsatz GREIF	<u>299.750,00 €</u>	<u>311.740,00 €</u>	<u>323.730,00 €</u>
HfK pro Törn im Durchschnitt		5	
Ausbildungspauschale	12,50 €		