

History of Brigantine Florette · 1921

One of the last original wooden Tall ships



*Eine der letzten originalen Brigantines
Die Geschichte einer alten Lady*



Die Geschichte von "Florette" begann in Limiti sul Arno bei Florenz in Italien in der berühmten Werft der Familie Picchiotti, wo sie 1921 gebaut wurde und ihre erste Jungfernfahrt im Januar 1922 antrat. Florette wurde für die Telaro-Familie von Marina di Carrera gebaut. Sie waren Seeleute und Kapitäne und hatten Interesse am Marmorhandel. Giovanni Telaro musterte bereits als Jugendlicher an und wurde im Alter von 21 Kapitän. Bis zu seinem Ruhestand 1967 war er nicht nur der Eigner sondern segelte auch mit Florette. Als mein Vater 1980 das Schiff übernahm, kam der alte Kapitän Telaro an Bord und meinte, dies wäre noch immer sein Schiff. Er war ein feiner alter Herr und kam bis zu seinem Tod im Jahr 1994 oft für einige Tage an Bord um uns viele interessante Geschichten aus alten Zeiten zu erzählen.

Florette wurde speziell für den Transport von großen Marmorquadern gebaut. Sie wurde mit zusätzlichen Querstreben über die ganze Länge verstärkt und mit zwei kleine Ladeluken ausgestattet. Florette wurde als Brigantine konstruiert und besaß vier Rahsegel allein am Vormast. Insgesamt hatte sie eine Segelfläche von 600qm und noch keine Motorisierung. Die Crew bestand aus dem Kapitän und 6 Seeleuten. Der Kapitän hatte Achtern eine eigene Kabine und die Crew bewohnte das Vorschiff. Bei Flaute und um den Windjammer in und aus dem Hafen zu schleppen, nutze die Crew ein schweres Ruderboot, das ebenfalls an Deck war.

History of Brigantine Florette · 1921

One of the last original wooden Tall ships



Beladen mit bis zu 200t Fracht segelte Sie meist vom Hafen von Carrera zu vielen Häfen im Mittelmeer. Ihr Geschwindigkeitsrekord mit gemischter Ladung lag bei 36h von Barcelona nach Viareggio. Das entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 12 Knoten. Ihre langsamste Reise war von Viareggio nach Palermo. Diese dauerte ganze 3,5 Monate.

Im Jahre 1936 wurde der erste Motor (Zweizylinder, 60PS) installiert, um die Hafenmanöver zu vereinfachen. Bis zur Beschlagnahmung durch die italienische Navy im Jahre 1940 fuhr Florette als Frachtschiff. Unter Kapitän Telaro's Kommando, seinen 6 Crewmitgliedern und weiteren 6 Militärmatrosen, wurde Florette mit einem Kanonengeschütz, zwei schweren Maschinengewehren und einem Funkgerät ausgestattet.



Die Crew war zusätzlich mit Gewehren bewaffnet. Florette wurde ein Patrouillenschiff der Italienischen Navy und nahm Teil in der Schlacht von Taranto. Sie waren in Capri als Wachschiff im Einsatz, als die Italiener im September 1943 kapitulierten. Kapitän Telaro dachte, der Krieg wäre vorbei und ließ die Segel setzen, in Richtung Marina di Carrera, da er seine Familie seit mehr als einem Jahr nicht mehr gesehen hatte.

Während sie in der Küstennähe von Civitavecchia (bei Rom) segelten, wurde Florette von den Deutschen gestoppt und in den Hafen beordert. Kapitän Telaro musste nun deutsche Truppen nach Livorno bringen. Auf dem Rückweg sollte er eine Ladung Munition nach Sardinien transportieren. Am Tag der Ankunft in Livorno war sie am äußersten Landungssteg vertaut, um am nächsten Tag die Ladung aufzunehmen. In dieser Nacht

gab es aber einen Luftangriff der Amerikaner und Telaro entschied, Florette zu fluten.



Kapitän Telaro's meinte: „Eine Fahrt nach Sardinien mit einer Fracht von 200t Munition zu wagen, während U-Boote direkt vor dem Hafen lauerten, war zu riskant. Noch dazu mochte er die Deutschen nicht. Es gab für ihn nur eine richtige Entscheidung. Er ließ alle Seeventile

öffnen um sie sicher auf dem Grund des Hafenbeckens zu versenken.

History of Brigantine Florette · 1921

One of the last original wooden Tall ships



Die Amerikaner befreiten Livorno im Herbst 1944 und bereits einen Tag später kam Kapitän Telaro zurück nach Livorno, wo noch immer die Mastspitzen von Florette aus dem Meer ragten. Er erzählte den Amerikanern von der absichtlichen Flutung um das Schiff zu retten. Sie waren von der Geschichte angetan und ließen Florette bergen. Sie zerlegten den Zweizylinder-Motor, überholten ihn, wuschen und strichen das Schiff. Außerdem wurde Florette mit neuen Segeln betakelt.

Nur sechs Wochen später war Kapitän Telaro und die komplett überholte Florette fertig, um wieder in See zu stechen.

Es gab eine Unmenge an Arbeit, da nicht viele Schiffe den Krieg überstanden hatten. In Zusammenarbeit mit der britischen Admiralität brachte Sie Nahrung nach Malta und Material nach Livorno. Nach einigen Jahren kehrte Sie zurück ins Marmorgeschäft. 1952 wurde Florette um Kosten zu sparen mit einem neuen 4-Zylinder Dieselmotor mit 130 PS ausgestattet. Er wog 7 Tonnen und machte eine Geschwindigkeit von 6,5 Knoten möglich.



Die Auftakelung wurde auf die eines Gaffelschoners reduziert: zwei große Gaffelsegel und drei Focksegel. Sie war noch immer ein gutes Segelschiff und fuhr weiter als Frachtsegler unter dem Kommando von Kapitän Telaro bis zu seinem Ruhestand im November 1967. Florette wurde von Carrera nach Livorno überführt und zum Verkauf angeboten. Aber das Ende der Segelfrachtschiffe war längst da.

History of Brigantine Florette · 1921

One of the last original wooden Tall ships



Die Wiedergeburt eines Segelschiffs

1968 kaufte der deutsche Fumian das Schiff und baute es zu einer Segelyacht mit Kabinen um. Der Umbau mit neuem Deck und Kombüse dauerte bis 1971 an.

Unter Deck wurde ein Saloon, zwei Badezimmer und Kabinen eingebaut. Zu der Zeit war Sie unter der Panama-Flagge registriert, später, 1974 wechselten Sie zur Maltesischen Flotte mit der Registrierungsnummer 0064. Letzlich war der Eigner überfordert und hatte zusätzlich mit Steuerproblemen zu kämpfen. Dies führte im Frühjahr 1978 zu einem Eignerwechsel. Florette wurde Segelschulschiff für eine Segelschule in Elba. Sie segelte unter italienischer Flagge mit Registrierung in Livorno (No. LI-008ND).

Mein Vater Ron Haynes Senior war zu dieser Zeit an Bord einer 40m Luxusyacht, Calypso, einem ehemaligen Minensuchboot, dass er Jahre vorher zur Yacht umgebaut hatte. Er traf den Inhaber der Segelschule, Florette und meine Mutter, die damals erst 18 Jahre alt war und an Bord der Florette als Köchin arbeitete. Am Ende der Saison hatte er genug von seinem bisherigen Luxusleben auf der Yacht und wollte mit meiner Mutter Christel zusammen bleiben. Ihm wurde die Position als Kapitän und eine Partnerschaft angeboten.

Im Winter 1978 heirateten meine Eltern. Die Betakelung der Florette wurde wegen der einfacheren Handhabung zu der eines Stagsegel-Schoners geändert. Damit wurde sie in die Sabatini Schiffswerft bei Porto Ercole am Mount Argentario überführt. Der Vater des damaligen Werftbesitzer besaß noch das Wissen und die Erfahrung des traditionellen Holzschiffbaus. Er hat selbst ähnliche Schiffe wie Florette während seines Berufslebens gebaut und



History of Brigantine Florette · 1921

One of the last original wooden Tall ships



die Werft reparierte daher als eine der wenigen noch immer große Fischerboote aus Holz. Während der nächsten zehn Jahre wurden in dieser Werft die wichtigsten Restaurierungsarbeiten am Rumpf vorgenommen.

Zur gleichen Zeit knüpfte mein Vater Kontakte zu schweizer und deutschen Tauchorganisationen um 1- oder 2-wöchige Tauchtörns auf Florette anzubieten. Das war die Basis, die das Überleben mit Florette für die nächsten zehn Jahre sicherte. Im August 1979 begann Florette mit den Tauchtörns. Zu meiner Geburt am 12. September 1979 flog meine Mutter nach München, während mein Vater bei den Äolischen Inseln Gruppentörns betreute.



Zwei Wochen später heuerte ich bereits an Bord an und gewöhnte mich an die Bewegung des Meeres. Im November kehrte Florette zurück nach Elba, wo mein Vater einen 260PS-starken Motor während des Winters einbaute.

Für die Saison im Sommer 1980 wechselten wir unsere Basis nach Porto Santo Stefano, am Berg Argentario. Dies wurde für die nächsten zehn Jahre unser neues Zuhause. Wir machten Törns an die Südküste Frankreichs, nach Korsika, Sardinien und Sizilien.



History of Brigantine Florette · 1921

One of the last original wooden Tall ships



Während der Saison 1982 kam der Inhaber der Segelschule in persönliche und finanzielle Schwierigkeiten und entschied, Florette zu verkaufen. Dies hätte Arbeitslosigkeit für meine Eltern bedeutet. Daher entschieden sich meine Eltern Florette zu kaufen – seit dem ist sie in Familienbesitz.



History of Brigantine Florette · 1921

One of the last original wooden Tall ships



Wenn ich zurückdenke, glaube ich, meine Eltern waren verrückt. Viele andere glaubten das auch: Ein 60 Jahre alter heruntergekommener Windjammer, ein hoher Bankkredit und eine Mannschaft, die aus einem drei Jahre alten Jungen und einem Hund bestand. Abgesehen davon wechselte Florette zur britischen Flagge und 1984 lief das Geschäft sehr gut.

Meine Eltern hatten lange und harte Saisonarbeit mit Tauchtörns und Meeresforschungsteams von durchschnittlich 20 Tauchern. Das war das Leben an Bord der Florette für 7 Monate im Jahr. Nach einigen Jahren war das Schiff abbezahlt und wir verbrachten die Wintermonate mit Reparaturen, Instandhaltung und aufwendigen Restaurierungsarbeiten. Das machen bis heute und das wird wohl nie beendet sein.



Ich hatte eine großartige Kindheit - segeln in den Sommermonaten und Kindergarten im Winter. von meinem 3. bis 6. Lebensjahr lernte ich im Kindergarten von Porto Ercole Italienisch im Winter, während meine Eltern schwere Arbeiten am Schiff verrichteten. Als ich 3 Jahre alt war, wäre ich beinahe am Landungssteg mit meinem Dreirad ertrunken, weil ich nicht aufpasste, wo der Steg endete. Mein Vater erzählt die Geschichte heute noch gerne und meint:

History of Brigantine Florette · 1921

One of the last original wooden Tall ships



„Auf dem Schiff war er sicher, aber am Hafen...! Er war bereits ein paar Meter unter Wasser gesunken, immer noch sein Dreirad tretend, als ich reinsprang um ihn retten. Alles was er danach sagte war, dass es sehr dunkel war und er viele große Krabben gesehen hat. Mit 6 holte mich die Realität des Lebens ein, klein Rony musste in die Schule. Mein Eltern versuchten mich zuerst an Bord zu unterrichten, aber das funktionierte nicht, da ich mich gerne vom Tauchen, Angeln



und Tenderboot fahren (mit Hilfe eines Crewmitglieds) oder spielen mit den Kindern der Gäste ablenken lies. Nach diesem Sommer kam ich nach Deutschland zu meinen Großeltern um die Schule zu besuchen. Ich verbrachte die Sommer- und alle anderen Ferien um meinen Eltern an Bord zu helfen. Mit 16 beendete ich die Schule. Danach folgte eine Ausbildung zum Gas- und Wasserinstallateur in Deutschland, als mir mein Vater anbot, ein eigenes Geschäft zu kaufen.



History of Brigantine Florette · 1921

One of the last original wooden Tall ships



Ich lehnte ab und sagte, dass ich lieber auf Florette sein wollte und Kapitän eines Segelschiffs werden will.

Am August 1985 wurde meine Schwester Jenny Haynes in Deutschland geboren, während mein Vater vor Korsika segeln musste. Sie hatte fast die gleiche Kindheit wie ich, aber 1991 wechselte mein Vater das Winterquartier nach Malta, wo es bis heute ist. Es war wesentlich günstiger und die gesamte Rumpfstaurierung war fertig. Mein Vater wollte, dass Jenny eine englischsprachige Schule besucht. Nach dem Schulabschluss in Malta studierte sie in Birmingham (England)

und ein Jahr in Mexiko. **Sie war auch Volontär bei der Royal Navy.** Sie kam in den Sommerferien immer an Bord der Florette um zu helfen. Im September 2009 hat sie eine Ausbildung bei Carnival Cruises als Offizier/Kapitän begonnen. Seit 2010 arbeitet Sie als Wachoffizier auf Kreuzfahrtschiffen.

Im Frühjahr 1998 kam ich zurück an Bord der Florette und nach sechs Monaten auf See, unzähligen Seemeilen studierte ich im Winter an der Nautik-Universität in Malta und absolvierte alle Module und Patente für das Examen. Damit erhielt ich die Kapitänslizenz no0525 ohne Begrenzung für Gewicht und Länge.

Im gleichen Winter traf ich Nicole, eine Kanadierin, die als Crewmitglied an Bord war. Vorher war sie sieben Jahre bei der kanadischen Navy und fuhr **ein Jahr als Maat auf verschiedenen Motoryachten im Mittelmeer mit.** Nicole war 25 Jahre alt und hatte bereits das Zertifikat als Wachoffizier. **Wir verstanden uns sehr gut und alles endete mit einer Hochzeit an Bord der Florette mit über 120 Gästen aus über 16 Nationen.**

In der Saison 1999 war ich **Offizier und Ersatzkapitän** und 2000 wurde ich, nach weiteren Schulungen an der Nautik-Universität in Malta, offiziell Kapitän der Florette.

Wie jedes Jahr waren wir fast fertig für die Saison und mein Vater sagte mir: „Du wirst das Schiff überführen und wir treffen uns mit Mum in Italien.“ Und so verließ ich mit Nicole und einigen Freunden Malta um Florette nach Vibo Valencia zu überführen um die Saison zu starten. Ich glaube, das war einer der härtesten Tage für meinen Vater, als er uns die Segel setzen sah und Florette den Hafen verließ – das erste Mal seit über 20 Jahren ohne ihn!



History of Brigantine Florette · 1921

One of the last original wooden Tall ships



Ich für meinen Teil war etwas nervös, aber ich wusste, ich war gut vorbereitet durch die harte Schule meines Vaters und weil er mir bereits ab meinem 16. Lebensjahr viel Verantwortung übergeben hat. Die Jahren gehen vorüber und meine Eltern verbringen inzwischen die meiste Zeit auf dem Festland und überlassen mir die Verantwortung über das Geschäft. Nach 30 Jahren Chartering und fast 45 Jahre auf hoher See (er war 1958 als Student in seiner Ausbildung zum ersten Mal mit einem BP-Tanker auf dem Meer) genießt er nun im Sommer die Gartenarbeit. Meine Mutter liebt die Flüsse und Seen in Deutschland, wo wir im Süden Münchens ein kleines Haus besitzen. Wann immer Sie wollen oder benötigt werden, kommen Sie an Bord. Wenn der Haussegel schief steht, dann kommt Dad zum Kochen an Bord, bis sich die Luft zu Hause abgekühlt hat. Das war nur ein kurzer Abriss von 85 Jahren Geschichte, ohne die vielen Geschichten rund um die aufwendige Restaurierung, Originalbetakelung, Ämterkämpfe, Gästegeschichten etc. zu erwähnen.

Historical Tallship Sailing Company

Nach vielen Jahren der Diskussion mit MCA und ohne genaue Richtlinien für historische Schiffe, trafen wir die Entscheidung wieder zur Maltesischen Flagge zu wechseln. Es war ein trauriger Tag für meinen Vater, nach dem Florette 23 Jahre unter englischer Flagge gefahren ist. Malta trat der EU bei und brachte 2006 die neue Klassifikation für kommerzielle Yachten raus, die auch traditionelle Segelschiffe berücksichtigte.

History of Brigantine Florette · 1921

One of the last original wooden Tall ships



Nach einem ereignisreichen Winter, aktualisieren und zeichnen der alten Schiffskonstruktion, vielen Gesprächen mit Anwälten, Inspektoren und Bürokraten und hohen Investitionen war es endlich so weit.. Wir haben alle Kriterien und Tests erfüllt und Florette ist nun das älteste Schiff, das unter maltesischer Flagge mit ihrer alten Registrierungsnummer no0064 fährt. Sie ist als kommerzielle Yacht und historisches Segelschulschiff angemeldet. Florette darf 32 Personen auf mehrtägigen Reisen und bis zu 60 Personen für Tagestouren befördern. Die neu gegründete Firma heisst name Historical Tallship Sailing.

So weit uns bekannt ist, ist Florette die letzte originale holzkonstruierte Brigantine, die heute noch aktiv segelt. Weltweit gibt es ungefähr 35 Brigantine Segelschiffe, was ungefähr der Anzahl entspricht, die man vor hundert Jahren allein in Malta angetroffen hätte.

Im selben Jahr verließen wir Malta sehr spät, erst am 12. Mai. Da ich bei meiner Frau Nicole am 2. Mai beistehen wollte. An diesem Tag wurden wir stolze Eltern von einem wundervollen Baby mit Namen Jaden Haynes. Sie ist nun die dritte Generation unserer Familie auf der Florette und kam bereits einen Monat später an Bord. Ihre Schwester Amber Haynes folgte 2009. Wir sind gespannt, was die Zukunft bringt...



History of Brigantine Florette · 1921

One of the last original wooden Tall ships

