

C 12509 E



Heft 2 / 2021
Juni

BLANKENESER SEGEL-CLUB



www.bsc-hamburg.de



WEIL DEINE KREUZFAHRT KEIN ANIMATIONS- PROGRAMM BRAUCHT

TAUSEND GRÜNDE,
EIN PARTNER

PANTAENIUS
YACHTVERSICHERUNGEN

Corona und endlich ein Ende ?

Liebe BSC-Mitglieder,
zum Zeitpunkt der letzten Clubzeitung steckten wir noch voll in den gravierenden Beschränkungen für unser privates und unser Clubleben. Zwar konnten wir die Zeit für die beschriebenen Maßnahmen im Hafen und am Clubponton nutzen und den Außenanstrich fertigstellen, aber alles andere war tot.

Schrittweise Lockerungen und Kontakte zu den Behörden erlaubten dann schon im Mai die Wiederholung der im April ausgefallenen Einhand-Regatten und auch die Segel-Bundesliga konnte Ersatztermine finden. (siehe auch dazu die Berichte weiter hinten). Inzwischen ist unsere Gastronomie unter „Nelson“ wieder aktiv und freut sich auf rege Nutzung ihres Angebots.

Die noch offen gebliebenen, aber auch nicht abgesagten Regatten werden jetzt durchgeplant und wohl zu den vorgesehenen Terminen auch stattfinden. Nur den SOC auf Helgoland mussten wir vor längerer Zeit aus vielen zwingenden

Gründen absagen und konzentrieren uns schon auf 2022. Auch das Mittwoch-Segeln findet im 2. Halbjahr wieder statt. Die Interessenten werden wie immer direkt informiert.

Die verschobene Jahreshauptversammlung soll am Montag, 13. September in gewohnter Weise stattfinden. Einladungen kommen nach den Sommerferien mit allen notwendigen Informationen.

Trotz der guten Zahlen zu Ansteckungen bleibt ein Vorbehalt wegen der Delta-Version des Virus und angesichts jüngster Verlängerung der Alleinentscheidungskompetenz des Gesundheitsministeriums bestehen.

Allerdings sollten wir uns davon nicht zu sehr beeinflussen lassen und unsere Touren auf dem Wasser planen und bald antreten, denn das Vorjahr hat uns ja auch einen ordentlichen Segelsommer erlaubt.

In diesem Sinne eine schöne Saison wünscht Ihnen Ihr Vorstand

Mitgliederverzeichnis 2021

Leider ist beim Layout durch unsere Werbeagentur ein Missgeschick passiert, in dessen Folge unsere letzten vier Mitglieder im Alphabet: Dr. Wolfgang Zetsche, Constantin Zienicke, Cora Zimmermann und Thomas Zuhron „abgeschnitten“ wurden. Die Agentur hat sich dafür entschuldigt und an den Daten hat sich gegenüber dem Vorjahr auch nichts geändert.

Wir haben auch direkt um Nachsicht dafür gebeten, dass ein Korrekturlesen bei über 900 Mitgliedern nur in Stichproben möglich ist. Von Cora Zimmermann fehlt uns leider eine Telefon- und Mail-Verbindung. Vielleicht kann sie uns nach Erhalt dieser Clubzeitung helfen?

Redaktionsschluss für die September-Ausgabe ist der 25.08.2021

Immer noch abhängig von etwaigen Corona-Beschränkungen

Für weitere Details wie z.B. den Meldeschluss gelten die Ausschreibungen auf [manage2sail](#).

31. Juli - 1. August

Hamburger Meisterschaft der Piraten

6 Wettfahrten

**Daten folgen an
Teilnehmer direkt**

Herbstserie – Mittwochsegeln

alle reviergeeigneten Klassen Yardstick
Meldungen am Startschiff

18. September

41. Senatspreis 2021 – alle reviergeeigneten Kajütboote
(nach Yardstick), 1 Wettfahrt

13. – 14. November

Letzte Helden 2021

505er, Contender, Piraten, Korsare, Laser und weitere reviergeeignete
Einrumpfboote (auch nach Yardstickwertung),
6 Wettfahrten

Start- und HW-Zeiten stehen in den Ausschreibungen, die frühzeitig auf [manage 2 sail](#) veröffentlicht werden. Meldungen online an [manage2sail](#), außer bei den Mittwochsregatten.

SEGEL | TASCHEN | BEKLEIDUNG



REPARATUREN | PERSENNINGE | ZUBEHÖR



DIE SEGELMACHEREI IN HAMBURG

CLOWN SAILS

LADEN & WERKSTATT: SÜLLDORFER LANDSTRASSE 187 | 22589 HAMBURG
LADENÖFFNUNGSZEITEN: MO-FR 9:00 - 17:30 | SA (KEIN SEGELDIENTST) 10:00 - 14:00
FON 040-800 78 29 | FAX 040-800 78 31 | INFO@CLOWNSAILS.DE | WWW.CLOWNSAILS.DE

Wahl des Vorsitzenden

Torsten Satz kandidiert für die Nachfolge von Dieter Tetzen als Vorsitzender. In Vorbereitung darauf hat der Vorstand auf seiner letzten Sitzung Torsten in die freie Position eines Beisitzers berufen, um bis zur JHV eine bestmögliche Einbeziehung in alle relevanten Themen sicher zu stellen. Torsten war, wie sich viele erinnern werden, von 2005 bis 2016 bereits stellvertretender Vorsitzender. Danke, Torsten, für Deine Bereitschaft zum Vorsitz!

Der Vorstand und Wahlausschuss

Clubponton in neuem Anstrich

Nach der Rückkehr aus dem Dock erhielt unser Clubheim unter temporärer Einrüstung einen neuen Außenanstrich in Fortsetzung des Unterwasserschiffs und Wasserpasses, die beim Docken schon gemacht wurden. Fast 32 Jahre nach dem Bau eine notwendige und zukunftsweisende Maßnahme. Darüber hinaus entwickelt eine Arbeitsgruppe ein Konzept zum Innenausbau, das wir nach Fertigstellung separat vorstellen werden.

Der Vorstand



BSC Kollektion

Wir freuen uns, Euch unsere neue Clubkollektion zu präsentieren!

Neu im Programm sind hochwertige Strickpullover, diese sowie die Strickmütze in Clubfarben und der Schal werden in der EU gestrickt.

Der Rundhalspullover liegt bei einer Bestellmenge von bis zu 29 Pullovern bei 175,00 Euro.

Ab einer Sammelbestellung bei 30 Pullovern bei 155,00 Euro. Als Maßpullover kostet dieser 225,00 Euro.

Der schwere und unzerstörbare V-Pullover kostet bei einer Bestellmenge von bis zu 29 Pullovern 210,00 Euro. Ab 30 Pullover beträgt der Einzelpreis 189,00 Euro. Als Maßpullover kostet dieser 255,00 Euro.

Die warme und weiche Strickmütze kostet 37,00 Euro und der Schal 79,00 Euro.

Die Pullover gibt es in sechs verschiedenen Größen. Muster dieser Pullover sind im BSC zur Anprobe, NICHT zum Kaufen.

Das Bestellformular gibt es ebenfalls im BSC, die Bezahlung läuft direkt über unseren Partner MYPULLI.DE

Die Bestellung ist ebenfalls über die Homepage von mypulli.de möglich. Als Code ist der BSC zu vermerken.

Bis zum 31.08.2021 werden die Bestellungen gesammelt. Auslieferung der Stricksachen ist Mitte/Ende Oktober.

Die tollen Hoodies und T-Shirts mit Block- oder Standerlogo, und wahlweise Segelnummer und / oder Klassenzeichen, sind ebenfalls in allen Größen zur Anprobe im Club.

Diese können per Bestellschein direkt bei Wasser-Fest bestellt werden oder über die Homepage der freundlichen Firma Wasser-Fest.net.

Die Preise stehen auf der Homepage bei Wasser-Fest.

Die Kindermütze mit Stander ist für 35,00 Euro im Büro käuflich zu erwerben und vorrätig.

DANKE an unsere unschlagbaren Modells und den besten Clubfotografen der Welt!

(weitere Bilder unter

<http://janhwkruse.de/BSC-Collection/index.html>)

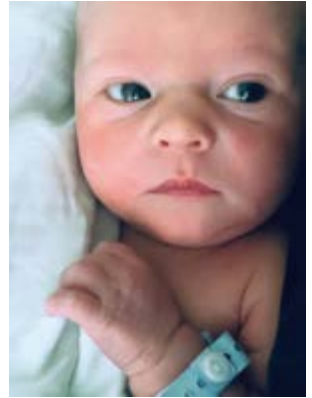
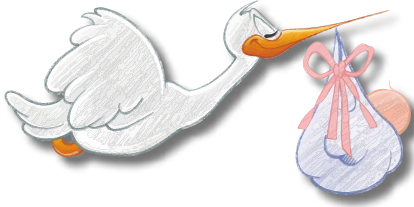


Clubleben aktuell



Nachwuchs

Michi und Björn Athmer freuen sich über die Geburt ihres Sohnes **Bruno**, geboren am 26. Mai 2021, 3.300 g, 52 cm. Der BSC freut sich mit ihnen und auf die nächste Generation von Liga-Seglern.



Die „BSC-Gruppe Mittelmeer“ grüßt zum Saisonbeginn

Moin Dieter, ein herzlicher Gruß aus dem fernen Griechenland. Die crews von „Henryke 7“ und „Annie“ haben sich mit ihren BSC Standern In diesem Jahr in Fiskardho (im Norden von Keffalonia) getroffen. Inzwischen ist „Annie“ in Chania auf Kreta.

Liebe Grüße von Uwe und Inge Suhr, Gerhard Brosius, Klaus Plate – 24. Juni 2021

Opti-Freizeit in Borgwedel Segeln, Spiel und Spaß an der Schlei

Seit langer Pause sollte es in diesem Jahr wieder seine Opti-Freizeit geben. Kein Trainingslager, sondern eine Sommerfreizeit mit Segeln, Spiel und Spaß für die Anfänger und Fortgeschrittenen. Corona bedingt war allerdings lange unklar, ob die Planung auch umsetzbar sein würde. Dank sinkender Inzidenz kann es jetzt aber los gehen. Für 14 Tage fährt die Opti-Gruppe mit 13 Kindern in der ersten und 17 in der zweiten Woche, 6 Jugend- und 3 Erwachsenenbetreuern diversen Optis, 3 Lasern und 3 Motorbooten nach Borgwedel an die Schlei. Am Samstag, 26. Juni werden die Kinder und die Boote von den Eltern an die Schlei

gebracht, nach einem gemeinsamen Picknick heißt es dann für die Eltern Abschied nehmen und die Kinder können in das Abenteuer starten.

Alle Teilnehmer brauchen zu Beginn der Freizeit einen frischen Corona Test. Alle 72 Stunden muss neu getestet werden, hierfür kommt die Apothekerin aus Fleckeby extra in die Jugendherberge, um vorort die Kontrolle durchzuführen. Wir wünschen allen Beteiligten viel Spaß bei gutem Wetter und schönem Wind.

In der nächsten Ausgabe erscheint dann ein Bericht mit Bildern.

JK 22.06.21

BALLETSTUDIO BLANKENESE



DIE TANZMAUS
TÄNZERISCHE FRÜHERZIEHUNG
ab 3 J. mit oder ohne Eltern

BALLETT

Kinder, Jugendl., Erw. Anf. auch 50Plus
Leistungsgruppe nach RAD® ab 7 J.
Spitzentanz ab 12 J., Hip-Hop, Erw. Pilates

Neu: Filiale in Wedel

im Musikzentrum Schulauer Hof
ABC-Str. 16 (neben Fa. Kadematic)

Inform: Tel. 040/860 146

www.tanz-stunde.de

Sagebiels Weg 4, 22587 Hamburg

Inhaber: J.M. Vehstedt

„Hannes D“, ein neuer Pirat für die Jugendabteilung

Als Ersatz für einen sehr reparaturbedürftigen Piraten erhalten wir einen neuen Rumpf von der Werft Hein, auf den Rigg und andere Ausrüstung vom bisherigen Boot umgesetzt werden.

In dankbarer Erinnerung an die Verdienste des im April verstorbenen Hannes Diefenbach für den BSC soll das neue Boot seinen Namen bekommen und ihm so zu langer weiterer Teilnahme am Regatta-Geschehen verhelfen.

Tz.

Blankeneser Segel-Club e.V.

Am 7. April erlag im 66. Lebensjahr

Hannes Diefenbach,

seit 35 Jahren Mitglied und Träger der silbernen Ehrennadel des BSC, den Spätfolgen seiner schweren Erkrankung aus den letzten zwei Jahren.

Sein seglerisches Lebenswerk hat der DSV in dem folgenden Nachruf so allumfassend und menschlich geschildert, dass wir uns auf das vielfältige Wirken von Hannes im BSC beschränken können.

Sein Segeln hier im Norden begann im Piraten, einer Bootsklasse, die in den letzten Jahren in unserer Jugendabteilung stark gewachsen ist und deren neuestes Boot nach Lieferung den Namen „Hannes D“ tragen wird. Auch das Finn, sein auf den Piraten folgendes Regattaboot, erlebt gerade mit einer Flotte von 25 Booten in unserem Club eine begeisternde Wiederbelebung. Um deren erste Regatta nach Corona ging es auch in den vielen Telefonaten zwischen Hannes und Sören Sörensen bis kurz vor Ostern.

Dem Familiensegeln diente ein Warship und seit Ende der 90er Jahre einer X-79 mit dem Namen „Nur keine Hektik“, eine Eigenschaft die Hannes Umgang mit Regatta-Regeln, z. B. bei Protestverhandlungen, besonders treffend beschreibt.

Von seiner ausgezeichneten Kompetenz auf dem Gebiet der Wettfahrt-Organisation und Wettsegelbestimmungen hat der BSC vielfältig profitiert. Er hat die Anfänge des SOC auf Helgoland maßgeblich unterstützt, ebenso wie den Senatspreis der Elbe seit der Jahrtausendwende. Er war u. a. Wettfahrtleiter bei der Int. Deutschen Laser Meisterschaft vor Blankenese 2004. Von seinen vielen Aktivitäten für den DSV und den HSGV haben wir fachlich für unseren Nachwuchs und unsere Regatta-Veranstaltungen erheblichen Nutzen gezogen - auch durch Schulungen, die häufig in unseren Räumen stattfanden. Auf diesem Gebiet hat sich seine Tochter Hannah schon zur Freude des Vaters erfolgreich betätigt.

Über diese fachlichen intensiven Kontakte hinaus hat sich schnell auch eine persönliche, freundschaftliche Beziehung zu vielen Mitgliedern und Funktionsträgern herausgebildet, für die wir zutiefst dankbar sind. Nach den vielen Jahren berufsbedingter Abwesenheit und die lange Zeit der Erkrankung in Köln und Olpe waren wir immer wieder glücklich, ihn im Club aufgeschlossen und zufrieden zu erleben, auch wenn seine Gesundheit ihm noch zu schaffen machte; wie sehr, das hat er angesichts der intensiven Beschäftigung mit seinen Fachkenntnissen nicht erkennen lassen, während er als Wettfahrtobmann eine vakante Funktion ausfüllte.

Wir trauern mit seiner Frau Birgit und den Töchtern Hannah und Lena um ihren fürsorglichen Ehemann und Vater und einen Segler mit praktischen und theoretischen Regattakennnissen, die in der Kombination sehr selten sind.

Hannes Diefenbach war einer unserer Besten und als solcher bleibt er in unserem Gedächtnis und unseren Annalen.

Der Vorstand

Der DSV trauert um Hannes Diefenbach

Schiedsrichter, Wettfahrtleiter, Funktionär und höchst liebenswerter Mensch



Am Mittwochabend verstarb in Hamburg Johannes Diefenbach im Alter von nur 66 Jahren an seiner Krebserkrankung. Der leidenschaftliche Segler war bundesweit und international als exzellenter Schiedsrichter auf dem Wasser bekannt und mit seiner unprätentiösen, liebenswerten Art sehr beliebt.

Der Deutsche Segler-Verband, die deutschen Regattasegler und die Finn-Dinghi Flotte trauern um Johannes „Hannes“ Diefenbach, der vorgestern starb. In zahlreichen Vereinen sind die Flaggen auf Halbmast gesetzt. Nicht nur in seinem Heimatverein, dem Blankeneser Segel-Club (BSC) an der Elbe, sondern auch in vielen Segelclubs, in denen er durch seine regelmäßigen, ehrenamtlichen Einsätze als Jurymitglied

maßgeblich dazu beigetragen hat, Regatten auf hohem Niveau durchzuführen. Dabei war er immer ein Mensch, der viel Verständnis für Emotionen, Ehrgeiz und zuweilen überschäumendes Temperament auf der Regattabahn hatte. Bereits 1987 begann Hannes Diefenbach, sich als Schiedsrichter und Wettfahrtleiter zu engagieren. Seit 2009 war er einer der wenigen Deutschen, die vom Weltsegelverband als „International Judge“ eingesetzt wurden. Und er wurde von Seglern und Wettfahrtleitern gleichermaßen geschätzt. Für seine Kompetenz, seine besonnene Stimme und seine umfassende Regelkunde. Für den DSV baute er maßgeblich das aktuelle System der Wettfahrtleiter und Schiedsrichter mit auf. Er war über zehn Jahre, von 2001 bis 2013, Mitglied im Seglerrat und Vertreter im Ausschuss für Seeregatten, und bis zuletzt engagierte er sich im Ausschuss Wettsegeln.

„Hannes Diefenbach war für viele Wasserschiedsrichter in Deutschland ein Vorbild. Von ihm konnte man viel lernen und er gab sein umfassendes Wissen bereitwillig weiter“, sagt DSV-Präsidentin Mona Küppers. „International genoss er aufgrund seiner Kompetenz und seiner exzellenten Regelkunde ein hohes Ansehen und war über viele Jahre einer unserer wichtigsten Vertreter bei internationalen Wettkämpfen.“

Hannes Diefenbach war auch deshalb ein hoch angesehener Schiedsrichter, weil er die Belange und Bedürfnisse der Seglerinnen und Segler aus eigener Erfahrung kannte – denn er war selbst ein versierter Segler. In verschiedenen Jollenklassen

und auf seegehenden Yachten nahm er an zahlreichen Regatten teil, zusammen mit Frank Schönfeldt wurde er viermal Deutscher Meister in der Varianta. „Als Schiedsrichter hat Hannes es verstanden, mit ganz viel Ruhe und fast emotionslos alle zu beruhigen. Und bei seinen Seminaren über die Wettfahrtregeln hat er es geschafft, den drögesten Stoff, den es für Segler gibt, anschaulich und spannend zu machen“, erinnert sich Schönfeldt.

An die Elbe und zu seinem neuen Heimatverein BSC kam Hannes Diefenbach, der auf dem sauerländischen Biggesee im Pirat Segeln lernte, Anfang der 80er Jahre. Im Schlepp: Ein klassischer Holzpirat. Das passende Schiff für ihn, der damals Fahrtenobmann der Piraten Klassenvereinigung

war. Anfang der 90er Jahre kaufte er sich sein erstes Finn-Dinghi mit seiner persönlichen Segelnummer 85.

„Bis zu seinem Tod war er unser Regattaobmann, noch bis vor wenigen Tagen hat er aus seinem Bett im Krankenhaus mit uns über whatsapp gechatet und die neue Saison geplant“, sagt Sören Sörensen, stellvertretender Vorsitzender des BSC.

Hannes Diefenbach hinterlässt eine große Lücke, aber sein Engagement wird noch lange fortwirken. Unsere Gedanken sind bei seiner Familie.

Datum 09/04/2021 - Kategorie DSV, Nachrichten
Wir danken dem DSV für die Genehmigung zum Abdruck

IHRE

STEUER-
BERATUNG

RECHTS-
BERATUNG

WIRTSCHAFTS-
PRÜFUNG

BETRIEBS-
WIRTSCHAFTLICHE
BERATUNG

IN HAMBURG

hansa
PARTNER FÜR IHR UNTERNEHMEN

HANSA PARTNER Gruppe
Kehrwieder 11 | 20457 Hamburg
040 37 6 37-0 | zentrale@hansapartner.de

www.hansapartner.de



Erste Segelbundesliga vor Überlingen

Toller Start des BSC-Teams mit Platz 5

Von den Planungen der Saison 2021 für die J/70, wie wir sie in der März-Ausgabe beschrieben haben, blieb Corona-bedingt erst einmal vieles offen. Die April-Termine der Liga und Klassenregatten der J/70 auf der Alster fielen ersatzlos aus.



Die Liga schaffte es dann relativ schnell, für die erste Serie auf dem Chiemsee einen Ersatztermin auf der Alster und für den Ausfall der zweiten Serie vor Überlingen einen neuen Termin dort zu arrangieren. Damit wurde Überlingen vom 18. – 20. Juni der Start in die neue Saison und die Alster trat neu in die Planung mit der 1. Liga vom 2. – 4. Juli beim NRV und die 2. Liga beim HSC vom 9. – 11. Juli. Die restlichen Termine bleiben unverändert. Dazu kommt dann die Internationale Deutsche Meisterschaft der J/70 vor Warnemünde vom 3. – 7. Juli vor Warnemünde, an der unsere „Onkel Hanne“ teilnimmt.

Auch die Trainingsmöglichkeiten waren anfangs wegen der Corona-Regeln nicht gegeben und konnten erst spät nach den entsprechenden Lockerungen aufgenommen werden. So trainierte

Regatta

unser Liga-Team auf der Alster wieder mit dem NRV und in Vorbereitung von Überlingen am Wochenende davor mit anderen Teams bei viel Wind in Kiel.

So vorbereitet ging die Crew bestehend auf Lucas Feuerherdt (Steuermann), Morten Raecke (Taktik), Moritz Klingenberg (Trimmer) und Valentin Zeller (Vorschiff) am Donnerstag nach Überlingen in Erwartung flauer Bris und heißer Sonne. Die Prognose blieb auch während der folgenden drei Tage gültig, lediglich der Nachmittag des letzten Tages zeigte bis zum Ende um 16 h konstanteren Wind bis zu 8 kn.

Am Freitag kamen nur 2 Regatten zustande, von denen eine noch am Sonnabend früh ausgesegelt wurde. Unser Team lag nach den Plätzen 4 und 2 auf Platz 8. Der Sonnabend erlaubte dann immerhin 3 Regatten mit den Plätzen 2, 2 und 4 = Platz 4 der Wertung. Damit war die Mindestzahl



für eine Gültigkeit der Serie erreicht. Am Sonntagvormittag gab es keinen Startversuch, sondern nur Warten in der Hitze auf Wind. Nachmittags kam dann eine stetige Brise auf, die für 2 Regatten reichte, die bis 16 h gestartet sein mussten. Mit einem 6. nach schlechtem Start kam es auf die letzte Regatta an. Zuschauer im Internet wurden dabei auf eine harte Probe gestellt, denn die

0 40 / 8 50 10 03

Eine Nummer, die Sie seit
65 Jahren nicht im Stich lässt.

Karl Krüger
Sanitär Dach Heizung

Meisterbetrieb für Badambiente · Dach- und Klempnertechnik · Heizungstechnik



Karl Krüger & Sohn GmbH · Tiedemannstraße 16, 22525 Hamburg · www.karl-krueger.de

Regatta



Übertragung des Race-Trackers war gestört und die erste unvollständige Angabe der Platzierungen ließ für unser Team nur Platz 5 oder 6 zu. Doch nach einiger Zeit verschwanden die Angaben und machten den richtigen Ergebnissen Platz. Und das hieß Platz 1 für den BSC und damit Platz 5 in der Gesamtwertung der Serie. Ein besseres hat es in der Geschichte unserer Teilnahme in der 1. Liga, den besten 18 Vereinen in diesem Segelsegment, nicht gegeben. Hier kommt die Rangfolge der Serie:

| | |
|----------------------------|-----------|
| 1. ONE Kiel | 14 Punkte |
| 2. Württembergischer Y. C. | 15 Punkte |
| 3. Flensburger Segel-Club | 19 Punkte |
| 4. Bayerischer Yacht-Club | 21 Punkte |
| 5. BSC | 21 Punkte |
| 6. Berliner Yacht-Club | 22 Punkte |



Wir können stolz sein auf diese Leistung unseres Teams, in dem Morten erst seit Anfang dieser Saison im Training und gleich der ersten Serien seinen Mann gestanden hat. Glückwunsch an alle!

Dieter Tetzen



v.l. Moritz Klingenberg, Morten Raecke, Valentin Zeller, Lucas Feuerherdt

UND IMMER EINE
HANDBREIT WASSER...




GREBAU
IMMOBILIEN


Interkontinentale Hamburger Finn-Meisterschaft vom 8. – 9. Mai

Super Event, erstmals mit autonomen GPS-Bahnmarken

Dank besonderer Hygiene- und Abstandregeln konnte an diesem Wochenende mit 6 Wettfahrten an 2 Tagen die Interkontinentale Hamburger Finn-Meisterschaft ausgesetzt werden.

Vielen Dank an Sören Sörensen, der mit dem speziellen Coronakonzept die Genehmigung bei den Behörden erwirkt hat, an den Wettfahrtsleiter Thorsten Paech und sein Team sowie an die Jury! Einen hervorragenden Bericht hat der „Segel-

reporter“ gebracht, den man unter folgendem Link im Internet abrufen kann:

Link zum Bericht auf Segelreporter.com:

<https://bit.ly/3hfyqh1>

Die Flotte der „**Beach Finns**“, auf die wir sehr stolz sind, hat sich in diesem Jahr auf insgesamt 25 Boote vergrößert. Damit feiert diese großartige Einhand-Klasse eine verdiente Renaissance an der Elbe.



Regatta



DIREKT
AM HAMBURGER
YACHTHAFEN!



YACHTPROFI.DE

Gute Teile, guter Service.

Ausrüstung von A-Z • Farben • Drahtverarbeitung
Beschlüge • VA-Schrauben • Sanitär • Elektrik

P&K
products

Hochwertige
Produkte für
die Pflege
Ihrer Yacht:

Reiniger

Polituren

Winschenfett

Frostschutz

DEICHSTRASSE 1 • 22880 WEDEL • TEL.: + 49 (0) 4103 - 884 92
e-mail: info@yachtprofi.de

ILCA/Laser Pfahlewer-Cup vom 15.–16. Mai

Testen Testen Testen

Dank der Disziplin und der Bereitschaft aller konnte auch die zweite Regatta mit Corona-Sondergenehmigung der Gesundheitsbehörde ausgetragen werden. Testen, registrieren, Maske tragen und Abstand halten war das Motto. Vielen Dank an Sören Sörensen und seine Helfer, die für die Durchführung von Corona Tests und die Einhaltung der Regeln gesorgt haben.



Tag 1:

Nachdem das Hygienekonzept in der vergangenen Woche die Feuerprobe bestanden hat, konnten heute die ersten 3 Wettfahrten des ILCA/Laser Pfahlewer-Cup gesegelt werden.

Widrige Winde zwangen den Wettfahrtsleiter das erste Rennen noch vor dem Start der zweiten Gruppe abzubrechen. Danach wurde der Wind stabiler und es konnten drei Wettfahrten gesegelt werden. Tagessieger wurde Paul Porthun (MSC) im Laser Radial und Tom Struve (KYC) im Laser 4.7.



Regatta





Tag 2:

Bei böigem Wind von 6 und 11 kn aus nördlicher Richtung konnten am 2. Tag des ILCA/Laser Pfahlewer-Cup mit diversen Startversuchen 2 Wettfahrten gesegelt werden. Gerade unter diesen wechselnden Bedingungen haben die Smartmark GPS Tonnen ihr Potential voll ausgespielt.

Im Laser Radial konnte Paul Porthun (MSC) seinen gestrigen Tagessieg zu einem Gesamtsieg ausbauen. Im Laser 4.7 konnte Martin Erdmann (WSC) sich vor dem gestrigen Tagessieger Tom Struve (KYC) den Gesamtsieg sichern. Herzlichen Glückwunsch!



Vielen Dank an den Wettfahrtleiter Thorsten Paech und sein Team, Smartmark für die Bereitstellung der GPS Tonnen und an die Schiedsrichterin Claudia Kalauh.

J/70 „Onkel Hanne“ auf der Int. Deutschen Meisterschaft

Während der Warnemünder Woche findet vom 2. – 7. Juli die Meisterschaft der J/70 statt. Für den BSC ist die „Onkel Hanne“ mit Lucas

Feuerherdt, Tom Stryi, Moritz Klingenberg und Morten Raecke am Start. Wir drücken Ihnen die Daumen und berichten in der nächsten Ausgabe.

Mittwochsregatta und gesegelt wird doch....

Aufgrund von Corona musste die Frühjahrs-Serie leider offiziell abgesagt werden. Das Einzugsgebiet der Yachten ist zu unübersichtlich, um ein den Auflagen entsprechendes Hygiene-Konzept umzusetzen. Ob es eine Herbst-Serie geben wird, hängt vom Verlauf der Pandemie und den damit verbundenen Auflagen ab. Wir beobachten die Lage genau.

Weil die Mittwochsregatten aber so schön sind und es ohne irgendwie doch nicht geht, treffen sich einige der gewohnten Boote zu den üblichen Zeiten auf dem gewohnten Kurs zum Segeln. JK



*Seemann
& Söhne*

Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG

www.seemannsoehne.de

Blankenese

Dormienstraße 9

22587 Hamburg

Tel.: 8 66 06 10

Rissen

Ole Kohdrift 4

22559 Hamburg

Tel.: 81 40 10

Groß Flottbek

Stiller Weg 2

22607 Hamburg

Tel.: 82 17 62

Trauerzentrum

Dannenkamp 20

22869 Schenefeld

Tel.: 866 06 10

Bestattungen

aller Art und

Bestattungsvorsorge

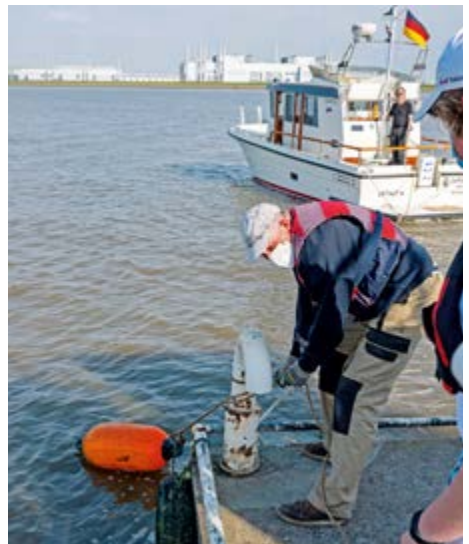


Regatta Ponton zurück auf Sommerposition

Unter technischer Leitung von Uwe Claasen und einem Team aus Alt und Jung ist am 14. Juni der Regattaponton auf seine Position im Mülo verholt worden. Das Schleppmanöver haben Dieter Tetzen mit seiner „Loop To“ und John Hinneberg mit dem RIB „005“ übernommen. „Loop To“ fungierte als Hauptschlepper und wie bei den großen Containerschiffen „005“ als

Heckschlepper. Die Bilder von Jan Kruse zeigen auch die teils harte Arbeit beim Aufnehmen und Einschäkeln der Ankerrossen, ebenso wie die Montage der Webcam auf dem Ponton, die im Internet unter www.bsc-hamburg.de/webcam/ angesehen werden kann.

Vielen Dank an alle, die mitgeholfen haben.







Unser Track bis in die Karibik April 2019

Fahrtbericht unserer Weltumsegelung mit der SY RedCat von 2013-2020

...Fortsetzung aus der Juni Ausgabe

Gambier gehört schon zu Französisch Polynesien, Mururoa, weitaus bekannter von den französischen Atomversuchen, ist nah bei. Die letzten Meilen nach Tahiti segelten wir wieder zu dritt mit unserem Bootsmann Alex. Wir trafen dort unsere holländischen Segelfreunde Rene und Paulien wieder, die zwischendurch einen Stopp auf Pitcairn mit ihrer Bounty gemacht hatten, die Insel wo die Meuterer der Bounty Zuflucht fanden. Außerdem besuchten sie erneut Fakarava, ein Atoll der Tuamotos. Dort verloren sie vier Jahre zuvor ihr Boot, mit dem sie beabsichtigt hatten die Welt zu umsegeln. Das Boot riss sich von seinem Ankerplatz los und strandete auf einem Korallenfelsen und lief voll. Ihr neues Boot, eine Hallberg Rassy 46, hatte nun in Fakarava wieder eine Korallenberührung gehabt. Das Loch im Unterwasserschiff war diesmal aber nur so groß, dass Rene es mit Bordmitteln vorübergehend reparieren konnte. In Tahiti

angekommen, brachten sie ihre Bounty sofort in die Werft, wo wir sie sogleich besuchten.

Wir machten uns dann auf den Weg, mit Zwischenstopps in den Tuamotos, zu den Marquesas. Dort bekamen wir wieder Besuch von meiner Tochter Amelie. Die meisten Weltumsegler besuchen die Marquesas auf dem Weg von den Galapagos nach Tahiti. Auch Ehepaar Koch wählte diesen Weg und ließen die Osterinsel aus. Die Marquesas sind stark bewaldete hohe Steinfelsen vulkanischen Ursprungs mit schwarzen Stränden. Es gibt noch mehrere erhaltene Kultstätten der Ureinwohner. Auch hier gibt es Moais, hier meist Tikkis genannte Steinfiguren, die aber nie an die Größe der auf der Osterinsel heranreichen.

Die Tuamotos haben ausschließlich helle, feinsandige Strände. Die Inseln sind sehr flach, meist steht nur der Vulkankranz bewachsen mit Korallen, der Sand des Strandes besteht auch hauptsächlich aus Korallenstaub. Die Inseln sind

durch den Klimawandel und den Anstieg des Meeresspiegel erheblich bedroht. Sie haben einen bezaubernden Charme und sind Tauch- und Schnorchelparadiese. Besonders in den Passagen in die Atoll-Lagunen haben wir unsere beeindruckendsten Taucherlebnisse gehabt.



BoraBora Atoll

Amelie flog von Fakarava aus wieder nach Hause. Zurück in Tahiti kam meine Tochter Hetti zu uns. Wir machten eine interessante Inselrundtour zusammen, die uns auf die Hochebene der Südinsel führt. Mit etwas Glück besichtigten wir die riesig große Rinderfarm, die Milchverarbeitung, die die ganzen französisch polynesischen Inseln mit biologisch produzierten Milchprodukten versorgt. Weiter segelten wir nach Moorea, Raiatea, Tahaa, Huahine, BoraBora und Maupiti. Uns gefielen die nicht so stark vom Tourismus geprägten Inseln im Allgemeinen wesentlich besser.

Mit Fortschreiten der Saison mussten wir die Zyklon Zone verlassen und wir segelten über Tonga nach Fiji und bekamen für den Törn nach Neuseeland Verstärkung von Peter Gillen. Das Boot blieb über den Jahreswechsel in Auckland. Nach einer Neuseeland-Rundreise mit meiner Freundin Angelika und einem Abstecher nach Sydney, wo meine Tochter Hetti beim

NORDICREVISION

Wirtschaftsprüfer | Steuerberater

Sprechen Sie uns an

- Gesetzliche Prüfungen (§ 2 WPO)
- Internationales Steuerrecht
- Unternehmensbewertung (IdW-S1)
- Krise und Insolvenz (IdW-S6 u. S9)
- Stiftungen (Beratung und Prüfung)
- Umwandlungen (UmStG/UmwG)
- Internationales Netzwerk
- Residence Service

Godeffroystraße 31
22587 Hamburg
www.nordicrevision.com
post@nordicrevision.com
+49 40 866 25 16 70

Sydney-Hobart-Race teilnahm, verbrachten wir die Weihnachtszeit in Hamburg.

Zurück in Auckland genossen wir die wunderschöne, sehr maritime Stadt und ihr so bezauberndes Umfeld. Neuseeland ist ein interessantes Land, hat viele Entsprechungen zu Europa, nur andersrum angeordnet. Der Norden ist warm, ähnelt von der Natur her Italien, Wein-, Oliven- und Fruchtbau. Auf der Südinsel gibt es die ‚Southern Alpes‘ mit Gletschern und dem Franz-Josef-Pass. Auf der Südinsel ist auch Skilaufen möglich. Ganz im Süden gibt es Fjorde, die den Fjorden Skandinaviens ähneln. Nur leben hier im ganzen Land nur 4,5 Millionen Menschen, davon allein 1,5 Millionen in Auckland. Hauptstadt Neuseelands ist allerdings Wellington, die Stadt, die im Süden der Nordinsel liegt. Wir segelten in der Umgegend Aucklands und starteten dann im Mai 2016 zurück in den Äquatorialen Bereich.

Auf dem Weg nach Tonga liegt mitten im Pazifischen Ozean ein Flach auf dem man ankern kann, das Minerva Riff. Als wir das Riff anliefen, war kein anderes Boot dort. Erst später kamen weitere Segler dazu und als wir zwei Tage später weitersegelten, waren bereits 5 andere Boote angekommen. Lustige Situation, mitten auf dem großen Meer, ohne richtiges Land zu sehen mit anderen Booten zu ankern. Minerva hat eine verrückte Geschichte. Ein Amerikaner wollte hier eine eigenständige Republik gründen. Kaufte große Mengen Sand in Australien und ließ es hier aufschütten. Dann wurde ein Leuchtturm aufgestellt. Tonga, beanspruchte dieses Seegebiet jedoch für sich und ließ den Turm abreißen. Auch Fiji machte Ansprüche geltend. Bis heute ist die Rechtslage und Zugehörigkeit zu einem Land nicht endgültig geklärt, nur die Republik Minerva wird es sicher nicht geben.

Im Jahr zuvor hatten wir nur die Nordinsel Tongas Vavau besucht, nun erkundeten wir Tongatapu, die Hauptinsel der südlichen Inselgruppe Tongas. Hier liegt auch Nuku'alofa die Hauptstadt. Bei einem

Besuch der methodistischen Kathedrale trafen wir auf Mitglieder der Tongischen Königsfamilie. Eine junge Frau aus der Familie hatte geheiratet und das Paar präsentierte sich der Gemeinde, die in festlicher Kleidung erschienen war, veredelt mit der traditionellen Schilfmatte umwickelt. Alle Kirchenbesucher durften dem Brautpaar die Hand schütteln und Ihnen Glück wünschen. Tonga hat



Tonga Hochzeitsgesellschaft

eine der ältesten Monarchien. Weiter ging es in den Norden wieder nach Neiafu auf Vavau. Uns beeindruckte besonders Eneio, der lange in der Politik des Landes mitgewirkt und einen botanischen Garten auf seinem Gelände errichtet hat. Unsere Freunde Birthe und Andi wollten uns mal wieder besuchen, sie bekamen aber von Fiji keinen passenden Anschlussflug nach Tonga. So segelten wir nach Samoa, um die Beiden an Bord zu nehmen. Samoa, einst für 16 Jahre deutsche Kolonie gefiel uns sehr. Der ‚Culture Park‘ in Apia zeigte die traditionelle Lebensweise, wir waren alle schwer beeindruckt. Einer der interessantesten Stopps auf unserer Reise. Mit einer kurzen Unterbrechung in ‚Wallis und Futuna‘ ging es weiter nach Fiji. Dort verließen uns Birthe und Andi wieder.

Es war bereits September 2016, die Zeit, wenn der ‚Muscat Cove Yacht Club‘ seine jährliche Regatta ausrichtet. Der Yacht Club ist sicher einer der

größten Clubs der Welt, mit inzwischen sicher ca 20.000 Mitgliedern. Das liegt zweifellos an der einmaligen Clubgebühr, die der Captain für kleines Geld entrichten kann, wenn er seine Mooringboje Gebühr bezahlt. Nicht nur Wolf, auch ich und einige unserer Freunde wurden Mitglieder im MCYC. Wir hatten viel Spaß daran 2016 an der Clubregatta teilzunehmen, die ein Highlight in der Segelszene in Fiji darstellt. Es ist mehr eine Spaßregatta, die wir in unserer Bootsklasse gewinnen konnten.

Da sich die pazifische Segelsaison dem Ende zuneigte, segelten wir weiter für einen kurzen Aufenthalt nach Port Vila, Vanuatu. Als wir noch im Quarantänebereich des Hafens lagen, kam ein Boot mit deutscher Flagge auf uns zu. Wir luden sie ein sich längsseits zu legen und an Bord zu kommen. Es stellte sich raus, dass wir den Deutsch-Österreichischen Konsul mit Frau an Bord hatten, der uns von seinem Lebensweg nach Vanuatu erzählte. Wir bekamen noch einige Tipps für Ausflüge und gute Einkaufsmöglichkeiten, bevor wir ein paar Tage später weiter nach Neukaledonien führen.

Neukaledonien ist ein französisches Überseegebiet mit besonderem Status, das besonders von ihren Nickelvorkommen profitiert. Auch hier verbrachten wir nur wenige Tag, genossen in den Tagen die französische Küche, bezahlen mit Euro und telefonierten ohne Roaminggebühren. Die Zyklon Saison stand uns aber wieder bevor und so segelten wir Anfang November 2016 zurück nach Neuseeland, wo es uns so gut gefallen hatte. Da die Zyklon Saison von November bis März dauert, reisten wir über Weihnachten nach Hamburg, diesmal auf dem Rückweg zum Boot mit einem Zwischenstopp in Singapur.

Wir wollten Fulaga nicht verpassen, eine Inselgruppe, die ganz im Osten Fijis liegt und erst dann besucht werden darf, wenn man auf den Hauptinseln Fijis eingechekkt und eine Cruising-Permit bekommen hat. Fulaga wird nur

selten von Seglern und Touristen besucht, weil es gegen den Wind östlich liegt. Auch dadurch leben die Menschen noch sehr naturnah und nahezu autark. Sie bekommen alle vier-sechs Wochen ein



Fiji Antrittsbesuch beim Chef

Versorgungsschiff für all die Dinge die der Boden und das Meer nicht hergeben. Wir wurden sehr herzlich und freundlich aufgenommen. Um die

A. WOHLERS
GmbH

86 23 20



SANITÄR
HEIZUNG
KLEMPNEREI
UMWELTECHNIK

Genehmigung zum Anker in der Bucht vor Fulaga zu bekommen, mussten wir ein Bund Kava Wurzeln mitbringen, aus denen die Fijis ihr Festtags-Liebungsgetränk herstellen und wir bezahlten beim Chief 50\$. Der ordnete uns einer Familie zu, die in den Tagen und Wochen, die wir Fulaga besuchten, uns einluden, ein Grillfest veranstalteten und uns als Highlight, mit zu der Hochzeit einer jungen Frau aus dem Nachbardorf nahmen. Ein lohnender Ausflug. Danach erkundeten wir noch andere Inseln der Lau Group und der Jasava Inseln Fijis bevor wir weiter nach Vanuatu segelten. In Vanuatu finden alljährlich Kultur Festivals zur



Vanuatu Festival

Erhaltung der Traditionen statt. Wir nahmen an zwei dieser Festivals teil. Die Tanzvorführungen waren großartig, meist getanzt von sehr spärlich bekleideten Männern, die nur mit Blättern und Naturmaterialien bekleidet waren. Die Chiefs trugen Ketten mit den Hauern von großen Ebern, die sie erschlagen haben. Eine grausame Prozedur, die Teil ihrer Kultur sind, ihre Männlichkeit und Stärke beweisen sollen und auch heute noch zelebriert werden. Bei dem zweiten Festival tanzten auch Frauen und erklärten uns wie sie ihre Hütten bauen, Essen zubereiten, Matten flechten und Taschen herstellen. Die Menschen in Vanuatu leben noch sehr naturnah und einfach. Es hat uns sehr beeindruckt zu sehen, wie zufrieden die Menschen sind, obwohl sie so schlicht leben.

Vanuatu hat noch mehrere aktive Vulkane, wir besichtigten zwei von ihnen. Erst bestieg ich mit Freunden in einer 8 Stündigen Wanderung den



Vulkan Marum

Marum auf Ambrym, dann reisten wir nach Tanna um den Yasur zu sehen. Wir standen direkt am Kraterand und blickten in den brodelnden Schlund des Vulkans. Das wird anderswo vermutlich nicht möglich sein, wir waren bisher zumindest nie so nah an einem Vulkankraterand und vielleicht darf man das auch schon bald nicht mehr in Vanuatu.

Auf dem Weg weiter um die Welt, sollte unser nächstes Hurrikan-Versteck Australien sein. Auf unserem Weg lag wieder Neukaledonien. ‚Grande Terre‘, die größte der neukaledonischen Inseln, beeindruckte uns durch ein interessantes Kulturzentrum ‚Tjibaou‘, in dem die Kanaken, dies ist der Name der Urbevölkerung dieses Landes, ihre Kultur und Baukunst präsentieren. Ein architektonisches Meisterwerk des italienischen Architekten Renzo Piano. Uns hat natürlich auch die französische Küche gefallen, die es in Neukaledonien zu genießen gibt. Die schönsten Inseln, die wir dort besuchten waren Iles de Pins, Lifou und Ouvea.

Nach sieben Tagen erreichten wir Bundaberg an der Ostküste Australiens. Bei unserer Ankunft ist Samstag, wir sind sehr gespannt ob wir auch hier so scharf und genau kontrolliert und gefilzt werden

wie in Opuā. In Neuseeland nahm man uns einen großen Teil unserer Vorräte aus dem Boot und er wurde in Mülltüten zur Vernichtung mitgenommen. Wie würde es uns in dem so für seine Penibilität bekannten Australien ergehen? In Bundaberg waren gar keine Offiziellen zur Verfügung, die die Einreiseformalitäten vornehmen konnten. Wir bekamen einen Ankerplatz auf der anderen Fahrwasserseite zugewiesen und man vertröstete uns, dass die Pass- und Gesundheitskontrollen, zwar am Sonntag durchgeführt werden könnten, die offizielle Einreise- und Zollkontrolle aber erst am Montag stattfinden könnte und wir uns vorher nicht an Land aufhalten dürften. Das entspannte uns merklich, wir konnten alle frischen Vorräte bis auf einige Knoblauchzehen aufbrauchen. Es verblieben ein paar Fleischkonserven, die die Neuseeländer uns auch weggenommen hätten,

aber die australischen Offiziellen verhielten sich sehr freundlich. Der Hafenmeister fuhr uns nach dem Einchecken im Club eigenen Bus zum Supermarkt, damit wir unsere Vorräte wieder auffüllen konnten. Auf meine flapsig gemeinte Bemerkung, jetzt müssten wir nur noch Kängurus begegnen, damit wir wirklich realisieren, dass wir in Australien angekommen sind. Unser Fahrer fuhr einen kleinen Schlenker in eine Nebenstraße neben der auf einer Wiese eine große Kängurufamilie saß. Australiens Ostküste war ein echtes Segelparadies. Wir segelten von Mengen großer Wale begleitet gen Sydney. Wir beobachteten sie völlig fasziniert, wenn sie nahebei aus dem Wasser gesprungen kamen. Unser ‚Winterliegeplatz‘ führte uns nach Newport im Pitwater, einem sehr abwechslungsreichen Binnenrevier, dessen Küstenstreifen Blankenese ähnelte. Sydney war nur

Qualität ist unsere Lieblingsfarbe.

- KLASSISCHE MALERARBEITEN
- ÖKOLOGISCHES WOHNEN
- DÄMMUNG & AKKUSTIK



Johs. H.P. DAMMANN
MALERMEISTER

© CAPAROL ICONS

Sülldorfer Landstraße 216 | 22589 Hamburg | Tel. 040 - 87 41 41 | www.maler-dammann.net

eine 30-minütige Fährfahrt oder knapp einstündige Autofahrt entfernt. Da ich mehrere in Sydney lebende Freunde habe, fühlten wir uns dort gleich sehr heimatisch. Weihnachten feierten wir dann aber doch wieder in Hamburg bei unseren Familien.



Australien

Da ich mir bei unserem ‚Heimaturlaub‘ einen Bruch im Knie zuzog, konnte ich im März nicht wieder mit zurück an Bord. Wolf segelte mit Freunden die australische Küste wieder nach Norden und ich konnte nach meiner Reha im April in Hamilton Island dazu steigen. Im Mai 2018 trafen wir in Mackay auf die Oyster World Rallye (OWR), die im Februar 2017 in Antigua gestartet war. Wir schlossen uns den verbliebenen 27 Booten an, um mit Ihnen die restliche Strecke zurück in die Karibik zu segeln.

Wir trafen hier wieder auf unsere Freunde Leslie und Don, mit ihrer ‚True Blue‘ einer Oyster 66, die wir bereits 2015 in Auckland kennen gelernt hatten. Von Cairns aus segelten wir mit meinem angeheirateten Cousin Jan bis Darwin. Der spannendste Teil unserer Nordpassage war das ‚Hole in the Wall‘. Nachdem wir die Torres Street erreicht hatten, segelten wir südwestlich und durchquerten die weit in die Arafurasee reichende Inselgruppe zwischen der Raragala- und der Guluwuru Insel. Der Wasserweg hat eine starke Strömung mit bis zu 8kn und ist sehr schmal. Wir hatten das Glück bei Stauwasser die Einfahrt zu

erreichten, wir benötigten 20 Minuten um an die andere Seite zu kommen. Unsere Freunde durchquerten das Loch in der Wand erst 2 Tage später und benötigten 2 Stunden unter vollem Einsatz ihrer Maschine, sie hatten zu spät erkannt, dass sie gegen die Strömung an fuhren.

Von Darwin aus ging es weiter in einem 4 tägigen Törn nach Kupang in Indonesien. Das Einchecken war uns jetzt wesentlich erleichtert, weil die Rallyeleitung all die bürokratischen Aufgaben für uns vorbereitete. In Indonesien beeindruckten uns besonders diverse Bootswerften an den Ufern, die mit einfachsten Hilfsmitteln Fischerboote in unterschiedlichsten Größen herstellten. Leider liegen die Küstenstriche voller Müll, besonders Plastik, Windeln, Klamotten und Flaschen verunzieren die Strände, schrecklich. Es fehlt ein öffentliches Müllentsorgungsprogramm auf den kleinen Inseln, das gibt es nur in den Städten, die aber auch nicht gerade sauber zu nennen sind. Die Bildung fehlt den meisten, das Bewusstsein für Sauberkeit zu sorgen. Nur in Kilo einem kleinen Ort, den wir auf Wunsch eines jungen Mannes besuchten, sahen wir ein sauberes, aufgeräumtes Dorf. Auf seine private Initiative und mit Unterstützung des Bürgermeisters wurde hier aktiv für Bildung und Sauberkeit gesorgt.

Wie in den Jurassic Park versetzt fühlten wir uns auf Komodo Island. Wir machten mit einheimischen



Indonesien Komodo Dragon

Führern einen Spaziergang über die Insel, auf der die Komodo Drachen leben. Urzeitlichen Echsen die Ihre Opfer, manchmal größer als sie selbst, mit ihrem giftigen Speichel besprühen, die dadurch gelähmt werden und dann von den Komodos verspeist werden.

In Lombok endete unser Indonesien Aufenthalt. Ich verließ die RedCat um mich zuhause untersuchen zu lassen und meine Kinder zu treffen. Amelie feierte ihren 30. Geburtstag. Für mich kamen Andi und Gerd an Bord, die mich vollwertig ersetzt haben. Andi hatte in all den Jahren 8 Mal mehrere Wochen mit uns gesegelt und kannte das Boot bestens und auch Gerd war schon einmal für einen Urlaub mit uns gesegelt.

Sie starteten ein paar Tage später und kreuzten mit Stopps auf Kokos Keeling, Mauritius und Reunion den Indischen Ozean. Erster Hafen in Südafrika war das sehr unschöne Durban. Der Liegeplatz unruhig, entsetzlich und sie wurden sofort von mehreren Seiten vor der hohen Kriminalitätsrate gewarnt. So fiel es nicht schwer ein paar Tage weiter gen Kapstadt auszulaufen.

Kapstadt empfing die kleine Crew aus Wolf, unserem Bootsmann Johannes und seinem Freund Torben mit Nebel, vielen Anderen erging es ähnlich. Zum Glück lichtete sich der Nebel kurz vor der Einfahrt ein wenig, sodass sie dann nicht nur den Schiffsverkehr nicht mehr nur auf dem Plotter und Radar erkennen konnten, sondern auch einen wunderbaren ersten Blick auf den Tafelberg erhaschen konnten. Ich war inzwischen bei unserer Familie in Pretoria mit Tews und Christa, meinem Bruder und seiner Frau, und unserer Tante Elisabeth zusammen gekommen. Nur wenige Tage nach der Ankunft der RedCat mit Wolf und Crew erreichte auch ich Kapstadt. Die Stadt nahm uns mit ihrem Charme sofort gefangen. Die Gegend um den Hafen ist sehr interessant und touristisch anziehend umgestaltet worden. Das umgebende Wasser, die beiden Ozeane, die reizvollen, turbulenten Strandorte gefielen uns sehr.

Wolfs Familie aus Rom kam uns über Weihnachten besuchen und wir machten eine eindrucksvolle Autoreise die Garden Route entlang nach Osten bis Port Elizabeth. Wir besuchten mehrere Tierparks, unternahmen Safaris, sahen so viele faszinierende Tiere: Elefanten, Löwen, Giraffen, Zebras, Büffel, aber auch Pinguine, Wale und vieles mehr. Wir besuchten auch die Weinregionen ‚Hemel en Aarde‘, sowie die um Stellenbosch und Franschoek. Beste Weine, moderne Weingüter und leckeres Essen verführten uns.

Aber am 8.1.2019 hieß es Abschied nehmen, der Südatlantik war zu überqueren. Wir segelten mit Birthe in 12 Tagen nach St. Helena, dem letzten Aufenthaltsort von Napoleon. Wir besichtigten auch das Haus in dem er, meist unglücklich, seine




KRÖGERDRUCK
Für alle, die nur mit den Besten zufrieden sind. *

* Ganz schön selbstbewußt werden Sie denken. Stimmt. Wir meinen, dass Begeisterung für Qualität, für anspruchsvolle Projekte und Kunden, dass Können, Erfahrung und Enthusiasmus mindestens genau so wichtig sind, wie ein gut aufgestellter Maschinenpark.

info@kroegerdruck.de 04103 80 80



Antigua Regattacrew

letzten Monate und Jahre verlebt hat. St. Helena ist fast genau in der Mitte des Südatlantiks zwischen den Kontinenten. Die Zeit scheint hier stehen geblieben, man fühlt sich um viele Jahre zurückversetzt. Das beeindruckendste Erlebnis waren die vor St. Helenas Küsten lebenden Walhaie. Diese größten Fische unseres Planeten sind harmlose Planktonfresser, hellblau mit weißen Punkten. Sie sehen eher wie zu große Plüschtiere aus. Wir tauchten und schwammen mit Ihnen, interessiert von ihnen beäugt.

Nach wenigen Tagen ging es auf den zweiten Abschnitt nach San Fernando, eine brasilianische Urlaubsinsel. Die brasilianische Entsprechung zu Sylt, es gibt tolle Strandbars und Restaurants. Man fährt mit Strandbuggys über die Insel, die hauptsächlich von jüngeren Touristen besucht wird. Nach einem kurzen Stopp auf Devils Island, in Französisch Guyana, segelten wir mit 7 verbliebenen Oyster Yachten in Flottille nach Grenada im Süden der karibischen Inseln.

Das deutsche Seefahrtbundesamt und auch die amerikanischen Behörden hatte vor Piraten

gewarnt, die sich im Bereich der venezolanischen Küste und Trinidad aufhalten würden. Deshalb schlossen wir uns zusammen, segelten immer auf Sichtweite bei einander und kamen am 22. Februar 2019 in St. Georges auf Grenada an. Hier kreuzten wir unser Kielwasser vom Februar 2014. Unsere Weltumsegelung war erfolgreich gelungen.

Begleitet von unseren amerikanischen Freunden von der ‚True Blue‘ segelten wir mit Stopps in Union Island, Mustique, Bequia, St. Lucia, Dominica und anderen kleinen Inseln nach Antigua. Hier stieg im April 2019 die große Abschlussparty der Oyster World Rallye (OWR) mit einem Oyster Race. Natürlich wollten wir bei der Regatta dabei sein und meine Tochter Hetti kam extra aus Hamburg und auch ihr Freund Hannes mit Familie aus Amerika. Unser starkes, weibliches Team fiel bei der Steuermannsbesprechung und bei den Regatten auf, zumal wir bei den vier Regatten, zweimal den besten Startpreis ergatterten, was uns großen Spaß bereitete. Wir fielen auch sonst durch unsere Fairness und immer gute Laune auf. Der vierte Platz in unserer Gruppe reichte zwar nicht

aufs Treppchen, aber bescherte uns viel Freude, hatten wir doch unser Boot nicht ausgeräumt und Regatta tauglich aufgearbeitet und die Boote vor uns, waren allesamt nicht OWR Teilnehmer gewesen. Da Wolf nach den Feierlichkeiten stark über mangelnde Fitness verfügte, ließen wir ihn im dortigen Krankenhaus durchchecken, was den sofortigen Heimflug zur Folge hatte. Seine eine Herzklappe hatte ihre Tätigkeit nahezu aufgegeben, ein Herzinfarkt stand bevor. Zum Glück stellten wir dies noch vor der Rückreise über den Nordatlantik fest. Wolf flog nach Hamburg und bekam seinen OP Termin. Ich bereite das Boot für eine längere Liegezeit über die Hurrikansaison vor. Mit einem etwas mulmigen Gefühl, aber viel Vertrauen zu den verantwortlichen Handwerkern der Catamaran Marina flog auch ich einige Wochen später nach Hamburg. Die OP verlief sehr gut und Wolf gewann langsam wieder an Kraft und Selbstvertrauen. Eine weitere OP die einem Hautkrebs auf dem Kopf geschuldet war, verhinderte unsere frühere Rückkehr zum Boot. Im Februar 2020 standen wir wieder an Deck. Das Boot dümpelte wieder in der Marina, aber der Volvo Motor sagte keinen Ton mehr. Es dauerte Wochen bis der ansässige Techniker den Fehler, ein Kohle verschmutzter Turbo, gefunden hatte. Vorher waren die Einspritzdüsen und andere Teile ohne den erhofften Erfolg ausgetauscht worden.

Als der Volvo wieder lief, war der Corona Lockdown auch in Antigua angekommen, es gab 15 Infizierte und ein Toten. Wir waren aufgefordert worden an Bord zu bleiben, wir durften nicht baden, nur zwischen 7-12 Uhr im Supermarkt einkaufen gehen. Der Kontakt in der Marina sollte mit größtmöglichem Abstand geschehen, das wurde aber nicht sehr akribisch kontrolliert. Wir befreundeten uns mit einem bulgarischen Seglerehepaar, die mit ihrer HR auch in unserer Marina lagen. Silva hatte eigentlich mit dem Flugzeug nach Bulgarien zurückfliegen wollen und Stefan sollte Crew durch seinen Sohn und Bruder

bekommen. Sie hatte viel Respekt vor der Atlantiküberquerung, da wegen Corona aber alle Flüge abgesagt waren, blieb ja keine andere Möglichkeit. Mit uns in Sichtweite würde sie die Aufgabe leichter angehen, meinte sie und so brachen wir gemeinsam am 9. Mai 2020 nach Horta zu den Azoren auf. Wir blieben immer in Sichtweite, mal der Eine mal der Andere einige Bootslängen voraus. Unser Angelglück hielt sich in Grenzen, vor den Azoren hatten wir eine portugiesische Galeere an der Angel die in einer Armada um unser Boot unterwegs waren. Deshalb stellten wir die Versuche, Fische zu fangen, ein.

Auf Horta angekommen, ankerten die Yachties im Vorhafen, aber keiner durfte an Land. Zum Auftanken war es erlaubt die Pier zu betreten, aber sie war in der Mitte abgesperrt und nur Einheimische im Ganzkörperanzug mit Maske durften den Zaun passieren. Wir waren 17 Tage unterwegs gewesen, hatten die Quarantänezeit an Bord mit Boot, Meer und vielleicht Fischen geteilt, aber es war uns nicht gestattet unsere Boote zu verlassen, zu baden und noch nicht mal andere Segler zu besuchen. Peters Cafe Sport versorgte uns auf Bestellung in einem Dinghi mit Essen und Proviant, aber wir hätten diesen Ort der Sehnsucht ja lieber mal von Innen gesehen. Das Wetter meinte es nicht gut mit uns. Ein Tiefdruck aus Norden jagte das nächste. Alle Boote, die gen Norden wollten, warteten auf eines passendes Wetterfenster. Das ließ auf sich warten. Sebastian Wache von WetterWelt machte uns immer mal Hoffnung, aber dann ruderte er wieder zurück. Eigentlich war die Genehmigung im Hafen zu ankern auf 48 Stunden begrenzt, aber die Offiziellen sahen ein, dass das Wetter nicht mitspielte. Eine Yacht, die mit Wassereinbruch wieder zurückgesegelt war und das Deck notdürftig wieder abgedichtet hatte, lief aus und war tagelang nicht mehr zu orten. Wir machten uns große Sorgen, aber sie kamen dann doch noch in Gibraltar an. Nach fast zwei Wochen Corona-Zoo-Leben

ohne Auslauf, entschlossen wir uns Hamburg von unserer Routenplanung zu streichen und das Boot direkt ins Mittelmeer zu segeln. Da sollte es perspektivisch eh am Ende der Saison seinen Liegeplatz finden.

Wir meldeten unser Kommen im englischen Teil Gibraltars rechtzeitig an und durften uns auch problemlos ein paar Tage im Hafen aufhalten. Unsere bulgarischen Freunde lagen im spanischen



Horta

Teil um von dort nach Sofia zu fliegen, wir durften sie nicht besuchen und sie uns nicht. Die englische Grenze Gibraltars war geschlossen, wir hätten raus, aber nicht wieder rein gekonnt. So segelten wir einige Tage später mit frischem Proviant weiter nach Frankreich, an die Cote d'Azur. Da das Boot über eine französische Leasinggesellschaft gekauft war, sollte der erste europäische Hafen auch wieder in Frankreich sein. Wir hatten in Port Grimaud einen Liegeplatz gebucht und erreichten passend in den Morgenstunden die Bucht von St. Tropez. Auf unsere Frage ob wir in der Marina einklarieren

könnten, bekamen wir zur Antwort, dass dies nur in Toulon möglich sei. So drehten wir wieder um und liefen die 30sm gen Toulon. Unterwegs erreichte Wolf nach diversen Telefonaten einen Offiziellen, der uns erklärte, dass die Grenzen für Autos und Personen zwar wieder geöffnet sein, aber nicht für den Schiffsverkehr. Er könne uns somit nicht helfen und wir bräuchten nicht nach Toulon zu kommen. Er hätte aber mit Grimaud gesprochen, wenn wir dort einen Liegeplatz hätten, könnten wir auch dorthin zurück. Inzwischen wurde es langsam Abend und kein Personal in der Marina mehr zur Verfügung, dass uns den Liegeplatz zuweisen konnte. So ankerten wir vor St. Maxime und genossen den hübschen Blick auf die Bucht von St. Tropez und unbeschwertes Baden.

Am nächsten Morgen wurden wir durch lautes Klopfen geweckt. Ein Boot des französischen Zoll kam zu uns an Bord um uns zu kontrollieren. Fünf Männer betraten unser Deck mit schweren Stiefeln, Uniform und strengem Gesichtsausdruck. Ob wir etwas zu verzollen hätten? Keiner Schuld bewusst verneinten wir und erlaubten einen Blick in sämtliche Schränke und unter die Bodenbretter. Im Tresor fand man unser Notfallgeld, einen Stapel Dollarnoten. Man nahm sie mit von Bord zum Zählen und siehe da es waren zu viele. Inzwischen unterhielten wir uns mit den anderen Offizieren über unsere Reise, Erlebnisse und Erfahrungen. War einer der Offiziere doch längere Zeit in Neukaledonien gewesen. Der Austausch wurde locker und freundschaftlich. Nach 1,5 Stunden endete der Besuch mit einem offiziellen Bericht über unsere Einreise in die EU und einem Bußgeldbescheid über 120 €. So teuer war die Einreise in so manches fremde Land, das wir bereit hatten auch. Ab dem Zeitpunkt konnten wir uns in Frankreich und der EU erstmal wieder, Corona gerecht, frei bewegen. Wir waren also heil, gesund und um viele interessante Erfahrungen reicher wieder in Europa angekommen.

Marret Koll

Die Viermastbark PEKING

Viermastbark PEKING - Historie und Restaurierung - Stand Ende Juni 2019

Die noch heute in Hamburg ansässige Reederei F. Laeisz ließ in den Jahren 1902 bis 1926 acht Viermastbarken aus Stahl bauen. Bei Blohm & Voss in Hamburg waren das PETSCHILI (1902), PAMIR (1905), PEKING (1910-1911), PASSAT (1911), POLA (1916) und PRIWALL (1917-1920) sowie auf der Werft von Joh. C. Tecklenborg in Geestemünde (heute Bremerhaven) PANGANI (1902-1903) und PADUA (1926). Davon waren PEKING und PASSAT bzw. POLA und PRIWALL echte Schwesterschiffe, d.h. nahezu baugleich. Die Viermastbarken wurden



als Dreimastschiff mit Back, Poop und Mittschiffsinsel konstruiert.

PEKING

Bauftrag: 1909
Kiellegung: 1910
Stapellauf: 25. Februar 1911
Baunummer: 205
Länge: 115,00 m (Lüa)
96,01 m (Lpp)
Breite: 14,40 m
Seitenhöhe: 8,60 m
Tiefgang: max. 7,24 m
Verdrängung: 6.280 t
Vermessung: 3.100 BRT, 2.883 NRT
ab 1926: 3.191 BRT/2.851 NRT
Baukosten: 680.000 Mark
Übergabe an Reederei: 16. Mai 1911

PASSAT

Bauftrag: 30. Dezember 1909
Kiellegung: 2. März 1911
Stapellauf: 20. September 1911
Baunummer: 206
Länge: 115,00 m (Lüa)
96,1 m (Lpp)
Breite: 14,40 m
Seitenhöhe: 8,53 m
Tiefgang: max. 7,24 m
Verdrängung: 6.280 t
Vermessung: 3.091 BRT
Baukosten: 680.000 Mark
Indienststellung: 24. Dezember 1911

Lüa: Länge über alles

Lpp: Länge zwischen den Loten

BRT: Bruttoregistertonne ist eine bis 1994 gebräuchliche Volumeneinheit, bei der der gesamte umbaute Schiffsraum vermessen wird, abzüglich Mannschafts- und Maschinenräume (1 BRT = 100 Kubikfuß = 2,83 Kubikmeter)

NRT: Nettoregistertonne war bis 1994 die Volumeneinheit für den für die Frachtzuladung (Ware, Passagiere) eines Schiffes tatsächlich zur Verfügung stehenden Raum.



Die PEKING am 28. Juni 2019 in der Peters-Werft, Wewelsfleth

Da die regelmäßigen und schnellen Reisen unabhängig vom Wetter denen eines im Linienbetrieb eingesetzten Dampfers nahekommen, wurden diese Frachtsegelschiffe von den Seeleuten respektvoll Flying P-Liner genannt. Von den ursprünglich 64 Frachtseglern, deren Namen mit dem Buchstaben „P“ begann, sind nach sehr wechselvollen Schicksalen heute noch die Viermastbarken POMMERN ex MNEME (Mariehamn, Åland-Inseln), PASSAT (Travemünde) und PEKING (derzeit Peters-Werft, Wewelsfleth) erhalten sowie die KRUZENSHTERN ex PADUA

sogar noch als Segelschulschiff weltweit in Fahrt. Am 22. Juni 1911 verließ die Viermastbark PEKING den Hamburger Hafen zu ihrer allerersten Ausreise, die sie um Kap Hoorn zur Westküste Südamerikas nach Chile führte, um von dort Salpeter in Säcken nach Europa zu transportieren. Auf ihrer fünften Reise erreicht die PEKING am 28. August 1914 Valparaíso in Chile und wird dort von dem einen Monat zuvor ausgebrochenen Krieg überrascht. Von den rund 130 großen Rahseglern, die in Deutschland vor dem Ersten Weltkrieg registriert waren, wurden während des Krieges 57 in Chile



Die neuen Rahen werden in einer Halle vor dem Großsegler gelagert



Zwei der alten Rahen sind erhalten geblieben und wurden restauriert



Blick an Deck der PEKING

festgesetzt. Dazu gehörte auch die auf Reede liegende PEKING, die samt ihrer Besatzung von der dortigen Hafenbehörde interniert wurde.

Auf den Frachtseglern wurden die Segel abgeschlagen und verstaut und solange die Vorräte an Farbe, Öl und Teer an Bord reichten, notwendige Konservierungsarbeiten erledigt. Wie lange das Schiff segelfertig gehalten werden konnte, hing vom Reeder ab. Wurde der Reeder zahlungsunfähig, übernahm das Deutsche Reich vorläufig die Kosten für Proviant und Heuvorschüsse. Da bis nach Kriegsende (11. November 1918) rund tausend Segelschiffsleute ihre Schiffe verlassen hatten, waren für die Rückführung der Segler nur noch rund ein Drittel der Besatzungen verfügbar. Die Viermastbark PRIWALL und der Dampfer LUCIE WOERMANN brachten Ersatzkräfte nach Chile, darunter wohl zahlreiche zwielichtige Gestalten ohne jede Segelschiffserfahrung. Bis Ende 1920 startete ein Großteil der 47 verbliebenen Frachtsegler mit Salpeter beladen um Kap Hoorn nach Europa, um dort nach Löschen der Ladung als Reparationsleistung an die Siegermächte





Das gewaltige Zwischendeck der PEKING

übergeben werden zu müssen. Die PEKING trat von Caleta Coloso ihre Rückreise nach London an und musste dort am 10. Mai 1921 an Italien ausgeliefert werden, die jedoch mit dem Schiff nichts anfangen konnten. Der Reederei F. Laeisz gelang es, ihr Schiff im Januar 1923 für 8.500

englische Pfund Sterling zurück zu kaufen. Bis 1927 holte die PEKING nun wieder Salpeter von Chile nach Europa.

1927 wurde das Poopdeck bei Blohm & Voss um zehn Meter verlängert, um den Frachtsegler als Schulschiff nutzen zu können, denn bis 1952 war



Arbeiten an der Luke 2



Spanten und genietete Außenhaut im Heck des Schiffes auf Zwischendecksniveau

eine mehrmonatige Fahrzeit auf einem Segelschiff Voraussetzung für den Seesteuermannslehrgang. Damit konnten neben 31 Mann Besatzung bis zu 43 Seeoffiziersanwärter an Bord untergebracht werden. Danach segelte die PEKING für fünf weitere Jahre in der Salpeterfahrt zwischen Chile und Europa.

In Folge der Weltwirtschaftskrise Ende der 1920er/Anfang der 1930er Jahre verkaufte die Reederei F. Laeisz die PEKING am 9. September 1932 für 6.250 Pfund Sterling an die Shaftesbury Homes and Arethusa Training Ship Co. in England.

Im Schlepp ging es am 10. Oktober 1932 nach Greenhithe an der Themse, wo sie am 19. Oktober eintraf und die betagte Holzfregatte ARETHUSA (I) vor Anker lag. Die PEKING erhielt nach ihrer Ankunft den Namen ARETHUSA (II). Auf der Marinewerft in Chatham zum Schulschiff umgebaut, wurde die ARETHUSA (II) am 4. Juli 1933 vor Lower Upnor in der englischen Grafschaft Kent im River Medway gegenüber der Chatham Werft fest vor Anker gelegt. Bereits in Hamburg wurden bei Blohm & Voss die Löcher für die

zahlreichen Bullaugen in die Außenhaut geschnitten, die in den ehemaligen Laderäumen für Tageslicht sorgen sollten. Zur besseren Nutzung legte man im oberen Deck des Unterraums ein Holzdeck. Beim Umbau wurde der Sandballast durch Beton ersetzt, um die gewonnene Fläche als Stauraum für Ausrüstung nutzen zu können. Für Heizung und Warmwasser erhielt das Schiff zwei neue Kesselanlagen. Außen erhielt die ARETHUSA ein weißes Pfortenband.

Die marineorientierte Seefahrtsausbildung für benachteiligten Jungen wurde offiziell am 25. Juli 1933 durch Prinz George, Duke of Kent, eröffnet. Der Ausbruch des Zweiten Weltkriegs zwang zur Schließung des Schiffes im Jahr 1940. Das Schiff wurde von der britischen Admiralität requiriert, HMS PEKIN genannt (tatsächlich ohne „G“) und den kurzen Weg nach Chatham gebracht, um für die Marine genutzt zu werden. In diese Zeit fällt auch die Reduzierung des Riggs. Nach Kriegsende wurde das nun wieder ARETHUSA genannte Schiff an die Shaftesbury Homes and Arethusa Training Ship Co. zurückgegeben und konnte an eine

zwischenzeitlich gebaute Pier gehen. Steigende Unterhaltskosten und ein neuer Kapitän, der seit 1969 die Ausbildung eher in Richtung Schule entwickelte, führten wohl letztendlich dazu, sich von dem Schiff trennen zu wollen.

Für 70.000 englische Pfund Sterling wurde die ARETHUSA 1974 von amerikanischen Mäzenen,



Gangspillmechanik in der Vorpiek im Bug der PEKING

allen voran dem New Yorker Kaffee- und Edelmetallhändler Jack R. Aron, ersteigert und in eine Stiftung eingebracht. Aron, Kapitänleutnant in der amerikanischen Marine im Zweiten Weltkrieg, ließ das Schiff mehr kostengünstig als originalgetreu restaurieren. Die fehlenden Rahen wurden beispielsweise aus Laternenmasten zusammengesetzt. Im Juli 1975 kam die ARETHUSA am Haken des niederländischen Schleppers UTRECHT nach New York. Auf dem East River zu Füßen der berühmten Brooklyn

Bridge am neuen Liegeplatz Pier 16 im South Street Seaport Museum erhielt sie dann ihren alten Namen PEKING zurück.

Im Laufe der Zeit verschlechterte sich der Zustand der PEKING wegen des Unterlassens der Wartungsarbeiten mehr und mehr. Ab 2002 wurde mit dem South Street Seaport Museum über eine Rückführung der PEKING in ihren alten Heimathafen Hamburg verhandelt, was aber an den hohen Kaufpreisforderungen scheiterte. Im März 2013 war das South Street Seaport Museum aufgrund wirtschaftlicher Schwierigkeiten dann bereit, das Schiff auch nahezu kostenlos abzugeben. Im Frühjahr 2015 verschärfte sich die Situation, da die Räumung des Liegeplatzes der PEKING für Ende Juni des gleichen Jahres angekündigt wurde. Es wurde immer wahrscheinlicher, dass die alte Viermastbark verschrottet werden würde, auch weil die übliche Co-Finanzierung in Höhe von 50 % eines zwischenzeitlich vorgelegten Sanierungsangebotes für die PEKING von der Freien und Hansestadt Hamburg entschieden abgelehnt wurde.

Am 12. November 2015 beschloss der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages, Finanzmittel in Höhe von 120 Mio. Euro für ein großes deutsches Hafenumuseum mit der PEKING als größtem Ausstellungsstück bereitzustellen. Für die Rettung der PEKING sollten davon 26 Millionen Euro aufgewendet werden.

Mit der Durchführung der Rückholung und Restaurierung der PEKING beauftragte die Bundesregierung die Kulturbehörde Hamburg und diese die Hamburger Stiftung Maritim. Die Stiftung kaufte die PEKING für den symbolischen Preis von 100 US-Dollar.

Am 7. September 2016 wurde das Schiff von Pier 16 die wenigen Seemeilen zur Caddell Dry Dock & Repair Co. auf Staten Island geschleppt, um auf den Transatlantiktransport vorbereitet zu werden.

Nachdem die PEKING vom Bremer Schwergutschiff COMBI DOCK III aufgenommen wurde, begann



Präzise vorgefertigte Decksplankenelemente werden auf dem Backdeck verlegt

am 19. Juli 2017 die Reise in See Richtung Europa, wo sie am 30. Juli 2017 um kurz vor 18 Uhr im Elbehafen Brunsbüttel eintraf. Am 2. August 2017 wurde die PEKING aus dem halb getauchten Schwergutschiff ausgeschwommen und bei Hochwasser von zwei Schleppern zur Peters Werft in Wewelsfleth an der Mündung der Stör in die Elbe nahe Glücksstadt geschleppt.

Rund vier Wochen später sind die Masten gezogen und das Schiff ist ins überdachte Trockendock verholt worden.

Ungefähr 35 Prozent der Drahtseile der PEKING sind erhaltenswert. Bereits im März 2018 begannen 14 Takler (die Hälfte davon aus Dänemark) damit, im Hamburger Hafenumuseum (Schuppen 50 am Bremerkai) das „stehende Gut“ zu restaurieren. Anschließend widmen sich die Takler dem „laufenden Gut“ der PEKING.

Nachdem der in England als Ballast eingebrachte Beton an festgelegten Stellen entfernt worden war, bestätigte die norwegische Schiffsklassifikationsgesellschaft DNVGL (Det Norske Veritas Germanischer Lloyd), dass die Dicke aller Stahlplatten des genieteten Unterwasserschiffes mit 6 bis 14 mm noch über dem vorgegebenen Minimumwert liegt und weniger als ein Fünftel der Stahlplatten in der Außenhaut ersetzt werden müssen, die nicht mehr restauriert werden können. Auch die mit Beton ausgegossenen Wassergräben

an Deck wurden wieder freigelegt. Die PEKING wird auf der Peters-Werft möglichst originalgetreu in den Zustand um 1927/1928 versetzt.

Zu Beginn der Entschichtungsarbeiten stellte sich heraus, dass die in New York aufgetragenen Farbschichten Asbest enthalten können und auch der ursprünglich verwendete Rostschutz Bleimennige als sehr giftig und krebserregend eingestuft wird. Das Schiff wurde für die Entschichtungsarbeiten vertikal in sechs Etagen und horizontal in vier Abschnitte unterteilt, in denen nacheinander mit insgesamt nur 80 Tonnen Stahlgieß im Recyclingverfahren gestrahlt, dann erneuert und später gemalt wird. Aufwendiger Arbeitsschutz und Entsorgung verteuern die Restaurierung auf geschätzte 35 Millionen Euro.

Beim Austausch durchgerosteter Stahlplatten wurden die überlappenden Nähte in Schweißbauweise nachgebildet. Die alten Nieten wurden gesammelt und an entsprechender Stelle auf dem Spant festgeschweißt und anschließend übergeschliffen. Damit bleibt die Nietstruktur von innen erhalten.

Darüber hinaus wurden die Bullaugen der ARETHUSA-Zeit im Zwischendeck entfernt und wieder zugeschweißt.

Nach Abschluss der Entschichtungs- und Rumpfrepaurarbeiten wurde die PEKING am 7. September 2018 aus dem Trockendock gezogen und an die Werftpier verholt.

Bei der Entfernung des alten durchgerosteten Stahldecks wurden die Nietschäfte oben abgeflext und dann festgeschweißt, so dass das Erscheinungsbild nach Einbau der 30 bis 40 Platten des neuen Hauptdecks von unten unverändert bleibt.

Beim Hoch- oder Brückendeck lagen die Decksplanken direkt auf den Stahlträgern auf und waren mit diesen verschraubt. Da das neue Deck vollständig geklebt wird, stellte die Peters Werft neue Vierkantschrauben her und verschweißte sie mit den ursprünglichen Befestigungspunkten der

Decksplanken, damit auch hier das historische Erscheinungsbild von unten gewahrt bleibt.

Die Holzarbeiten am Kartenhaus, an den Skylights und an den Steuerrädern entwickelten sich planmäßig.

Das erneute Eindocken für die weiteren Arbeiten erfolgte am 6. Februar 2019.

Es folgte der Endanstrich in den Laeisz'schen Reedereifarben für die Viermastbarken ihrer Zeit - rot das Unterwasserschiff, weiß die Wasserlinie und die Aufbauten sowie schwarz der Rumpf über der Wasserlinie.

Um unkontrollierbare Schiffsbewegungen zu vermeiden, setzte und verstagte man alle vier Masten im Dock. Auch das Bugspriet sitzt wieder fest in seiner Position.

Mit dem Morgenhochwasser wurde das Schiff am 24. Juni 2019 wieder ausgedockt und an die Werftpier verholt. Dort wird das Schiff für den weiteren Innenausbau und die weitere Fertigstellung des Riggs bis zum nächsten Jahr liegen bleiben. Der Innenanstrich in den Mannschafts- und Laderäumen zeigt einen deutlich sichtbaren Arbeitsfortschritt.

Bis zum Anschlagen an die Masten nach Fertigstellung der Decksbeplankung lagern die neuen Metallrahen - bis auf die beiden noch verfügbaren Originale - in einer großen Halle vor dem Schiff. Sie wurden nach den Originalplänen von einer holländischen Spezialfirma rekonstruiert und sind auch bereits von den Taklern geriggt worden. In der Halle liegen noch die Davits zum Aussetzen der nicht mehr vorhandenen Rettungsboote.

Im Zwischendeck befand sich hinter dem Sternschott ein größerer Proviautraum, zugänglich über einen Niedergang in Form einer Leiter mit Luke zum Poopdeck und wahrscheinlich einer Schiebetür im Zwischendecksschott. In diesem Proviautraum gab es drei genietete Brottanks (lt. Baubeschreibung Seite 26/7 Tanks für Erbsen) mit je zwei verschraubbaren Mannlöchern, und

einfache Borde an den Wänden. Weitere solcher Tanks befanden sich im Proviautraum im Mittschiffsaufbau unter dem Brückendeck.

Auf der Back hatte die Firma Wolz Nautic am 28. Juni 2019 bereits damit begonnen, das Holzdeck aus Oregon Pine zu verlegen. Der Aufbau der dortigen Decks besteht aus einer wasserfesten und witterungsbeständigen HPL-Trägerplatte (High Pressure Laminate), statt Sperrholzunterbau. Die einzelnen Holz-Paneele wurden bereits in den Produktionshallen von Wolz Nautic hergestellt, d.h. die Oregon Pine Planken unter Vakuum mit dem HPL verpresst, ausgefugt und geschliffen.

Für das Hauptdeck ist eine millimetergenaue Vermessung des Konturenverlaufs des Schiffsdecks mit einem 3D-Lasertracker vorgesehen. Durch Laservermessung wird das exakte Gegenstück des Decks - inklusive aller Unebenheiten - in einen speziellen PU getränkten Marinekork gefräst und mit Hilfe eines Vakuum-Verklebe-Verfahrens mit dem Stahldeck verbunden.

Zur Bearbeitung des Korks verwendet Wolz Nautic eine CNC-Maschine, die maximal mögliche Formate von bis zu 15 x 6 Metern am Stück bearbeiten kann.

Auf alten Fotos sind statt der klassisch weißen Aufbauten Schiffsansichten abgebildet, die nach Holz aussehen und zwar dort, wo eigentlich Metallflächen zu sehen sein müssten.

Nachdem sich ab Ende des 19. Jahrhunderts bei Großseglern Siemens-Martin-Stahl mehr und mehr als Baumaterial durchzusetzen begann, entstand wohl auch der Wunsch manchen Kapitäns, die traditionelle Holzoptik auf die seinerzeit neuen Stahlelemente zu übertragen. So wurden z.B. die Masten, Rahen und der Klüverbaum in den Farben gelb, ocker oder hellbraun gemalt.

Auch die Schiffsaufbauten sollten außen und innen wohl so aussehen wie gewohnt - in einer imitierten Holzmaserung. Vom 19. Jahrhundert bis nach dem Ersten Weltkrieg war die Imitation von Holz und Marmor weit verbreitet und fast jeder Malergeselle



Die PEKING an der Werft-Pier der Peters-Werft in Wewelsfleth

und Malermeister beherrschte die dafür erforderlichen Techniken des Maserierens. Zusammen in dörflicher Gemeinschaft aufgewachsen, dürfte sich so mancher Seemann auf Heimaturlaub im Freundeskreis den einen oder anderen Tipp im Umgang mit Pinsel, Kamm und Lackrezepten geholt haben.

Die Besatzungen der P-Liner scheinen darin gewetteifert zu haben, ihre Schiffsaufbauten innen und außen schön gemalt zu haben. Aufbauten auf einem Segelschiff waren in aller Regel aus Eichenholz gefertigt, wenn sie nicht sogar aus edlem Teakholz bestanden. Diese eher dunkleren braunen Farbtöne bildeten einen schönen Kontrast zu den meist hell gescheuerten Schiffsdecks aus Darien Pitch Pine (Georgia, USA) oder Oregon Pine.

Um diese Optik zu erzielen, wurde die Stahlwand in einzelne Plankenbreiten abgeteilt und jede für sich mit einer Holzmaserung versehen. Dabei wurde jede Planke anders gemalt, mit engen Jahresringen beginnend, dann nach außen hin

weiter werdend und auch mit Astlöchern sowie Lichtern und Schatten versehen. Die Holzimitation hat man dann wohl oben und unten und an den Kanten mit einem dunkelbraunen Farbton abgesetzt. Ob wir eine solche Maserierung an einer Wand der PEKING-Aufbauten werden sehen können, wird die Zukunft erweisen.

Im Frühjahr 2020 soll die PEKING dann – klassisch von einem Schlepper gezogen – wieder in ihren Heimathafen zurückkehren.

Interessierte, die den Verein Freunde der Viermastbark PEKING e.V. durch ehrenamtliche Mitarbeit und/oder als Mitglieder unterstützen möchten, sind jederzeit herzlich willkommen. Die erforderlichen Formulare finden Sie unter „Der Verein“, „Downloads“ auf der Vereinshomepage www.peking-freunde.de.

Autor und Fotos: Dietrich Peter Kleine
Neuköllner Str. 18
66424 Homburg/Saar
dp.kleine@t-online.de

Raus aus der Schmerzfalle

Schulmedizin, Osteopathie, Trigger, Stoßwellen, Faszien und mehr. Untrennbar. Integrativ.

Bewegungsmangel, Lockdownkonsequenzen, Fehlbelastung, Verschleiß, alte Verletzungen und Vieles mehr – die Entstehungsgeschichte für orthopädische Probleme ist lang.

Kopf, Schulter und Nacken, Rücken, Steißbein, Hüfte und die Knie oder der gesamten Muskulatur bis hin zum Kiefer – Schmerzorte gibt es viele. Oft haben die Betroffenen nach einer Reihe von erfolglosen Behandlungsversuchen resigniert und sich mit ihrem Zustand

arrangiert. Doch die wenigsten Schmerzen sind unabwendbar: In der Regel mangelt es in solchen Fällen nicht an einer geeigneten Therapie, sondern am ganzheitlichen Blick des Mediziners, um die wirkliche Ursache der Beschwerden zu erkennen. Zum Beispiel der Iliopsoas-Muskel. Als einzige muskuläre Verbindung zwischen Ober- und Unterkörper und kräftigster der Hüftbeugemuskeln richtet er das Skelett aus und hält es beweglich. Durch unterschiedliche Gründe verkürzt er sich.

Die Folge: Die Lendenwirbelsäule verdreht sich, das Becken kippt, ganze Muskelgruppen geraten in Dysbalance und verhärten sich. Schmerzen

im unteren Rücken, dem Oberschenkel, der Hüfte bis zum Steißbein können die Konsequenz sein.



„Wir beginnen da,
wo andere erfolglos waren.“

- FRANK SCHOLZ -

Monate meist sogar vollständig beseitigen. „Denn ein schmerzfreies und belastungsfähiges Leben“, so Frank Scholz, „bedeutet Lebensfreude, Perspektive und wiedergewonnene Autonomie.“

Corona-INFO:

Die Praxisraumluft wird permanent durch HEPA-Filter von Viren & Co. gereinigt!

**ZENTRUM FÜR INTEGRATIVE
MEDIZIN SCHOLZ**

Hoheluftchaussee 20 · 20253 Hamburg
Telefon 040/25178774

rezeption@zim-scholz.de · www.zim-scholz.de

Alle privaten Kassen, Selbstzahler und Zusatzversicherungen



Mit einem Schlag gut beraten.

Vor welcher Herausforderung Sie auch stehen: Wir helfen Ihnen und Ihrem Unternehmen bei der Lösung komplexer rechtlicher und steuerlicher Fragestellungen sowohl in der Abstimmung mit der Finanzverwaltung als auch in gerichtlichen und außergerichtlichen Rechtsbehelfsverfahren. Wir beraten Sie ganzheitlich, vernetzt und unabhängig – in den Bereichen **Rechtsberatung, Steuerberatung, Wirtschaftsprüfung** und **Financial Advisory**.