



TALL-SHIP

news

NR. 123
IV/2022

ARTEMIS

Auf zur Hanse Sail

ATLANTIS

Die dänische Königin grüßt

GORCH FOCK II

Endlich segelt sie wieder

EYE OF THE WIND

Sturmritt über den Nordatlantik

STATSRAAD LEHMKUHL

One Ocean Expedition





**Unser Jahrbuch der Schifffahrt:
Jährlich neu im Herbst
Einzel oder portofrei im Abo zum Sammeln!**



OCEANUM Jahrbuch der Schifffahrt Band 7
Das neue, bereits siebte Jahrbuch zeigt einmal mehr die ganze Welt der Seefahrt gestern und heute. Auf 272 Seiten lesen Sie interessante Geschichten mit aussagestarken Fotos unserer Autoren. Zahlreiche Abbildungen, 272 Seiten, Euro 19,90

NEU
€ 19,90



**OCEANUM SPEZIAL
Seenotretter 2022**
Von Manuel Miserok,
160 Seiten

NEU
€ 18,90



**OCEANUM SPEZIAL
Rügen und Hiddensee**
Von Tobias Gerken (Hrsg.),
160 Seiten

NEU
€ 18,90



**OCEANUM SPEZIAL
Die Fahrgastschiffe
Mecklenburgs**
Von Tobias Gerken (Hrsg.),
160 Seiten

NEU
€ 18,90



**OCEANUM SPEZIAL
Erkennen Sie das Schiff?
100 Rätsel und ihre Lösungen,**
von Harald Focke, 160 Seiten

NEU
€ 18,90



**OCEANUM SPEZIAL
Die Fährhäfen in
Sassnitz und Mukran
(Rügen)**
Von Lars-Kristian
Brandt, ca. 160 Seiten,
erscheint im Winter
2022/23

**WINTER
2022/23**

**VERLAGS-
BUCHHANDLUNG**
www.oceanum.de
oder Telefon
0421 / 89 80 88 68



NEU
€ 24,90

**Wandkalender
2023
Segelfischer und
Smeukeeber.**
Gemälde im Werk
des Marinemalers
Jan Horstmann.
Kunstkalender im
Format 488 mm x
330 mm, 14 Blätter

**oceanum
VERLAG**

**Fordern Sie kostenlos
unser Gesamtprogramm an!**



Moin Tall Ship Friends, Liebe Leserinnen und Leser

„Ein Segelsommer ohne Wind“, so könnte fast das Motto der TSnews 123 lauten. Ganz so ist es nicht. Dennoch haben wir in dieser Ausgabe den Schwerpunkt von Seefahrtsgeschichte auf Erlebnisberichte unserer Mitglieder verlagert. ATLANTIS, EYE OF THE WIND und ARTEMIS oder wenig Wind, viel Wind und kaum Wind. Es ist alles dabei. Dazu ein Fotoreigen von der STATSRAAD LEHMKUHL, die aktuell noch auf Weltumsegelung im Rahmen des UN Projektes „One Ocean Expedition“ unterwegs ist. Ankunft in Bergen im April 2023. Und schließlich noch GORCH FOCK II. Für die No. 1 in Stralsund wurde eine

Förderung vom Bund, ergänzend zu der bereit bestehenden Förderzusage in Aussicht gestellt. Die No. 2 konnten wir spontan in Kiel besichtigen mit kompetenter Führung. Ein ausführlicher Bericht in diesem Heft.

Dann sind da noch SEDOV und KRUZENSHTERN. Christine Hieber, die lange in Kaliningrad gelebt hat und an der Seefahrtsschule die russischen Kadettinnen und Kadetten unterrichtete, kann, dank ihrer Kontakte, regelmäßig berichten. Aus Greifswald erreichten uns gute Nachrichten: Die GREIF wird in kleinen Schritten überholt.

„Aus unserem Verein“ berichtet über den geplanten Vereinstörn auf der ALEXANDER von HUMBOLDT II mit Günther Grinke als festes Mitglied der Stammbesatzung. Unsere nächste Mitgliederversammlung findet im März 2023 in Bremerhaven statt. Wir sind im Deutschen Auswandererhaus, unweit vom Liegeplatz des SCHULSCHIFF DEUTSCHLAND.

Die Redaktion: Mit der Übernahme der redaktionellen Verantwortung und der damit verbundenen Arbeit habe ich mir erlaubt, dem Bildanteil in diesem Heft einen größeren Raum zu geben. Die Rubriken bleiben, es werden immer noch 40 Seiten gefüllt, vielleicht bald mehr. Das ist aber eine Kostenfrage. Der Heftumschlag hat das gleiche Papiergewicht wie die Innenseiten, denn der Papierpreis ist radikal gestiegen. Noch können wir mithalten, müssen aber scharf kalkulieren.

Ob diese Veränderungen gut sind, das bestimmt Ihr. Die Themenvielfalt bleibt erhalten, es kann immer nur das gedruckt werden, was der Redaktion vorliegt. Deshalb immer her mit Texten, Fotos oder auch Anregungen, was in der TSnews veröffentlicht werden sollte. Meine E-mail Adresse steht im Impressum auf der letzten Seite. Über Euer Feedback werde ich mich freuen.

Im Namen des gesamten Vorstandes wünsche ich allen Leserinnen und Lesern ein frohes und besinnliches Weihnachtsfest, kommt gesund ins Neue Jahr und bleibt zuversichtlich, auch in 2023.
Euer Volker Borkewitz

INHALT

SEEFAHRT UND KUNST Der Suezkanal – Ein Gemälde von Albert Rieger	4	SCHIFFS-LEBENSÄUFE Englisches Auswandererschiff MAYFLOWER	28
AUS UNSEREM VEREIN Jahreshauptversammlung 2023 Vereinstörn 2023	5	BÜCHERBORD	29
KLEINE NEWS Neues von der GREIF Neues von SEDOV & KRUZENSHTERN ALEX II wird Klassenzimmer	8	ONE OCEAN EXPEDITION STATSRAAD LEHMKUHL auf Weltumsegelung	30
ABENTEUER SEGELN ATLANTIS – Von Stralsund nach Kiel EYE OF THE WIND – Atlantiktörn mit Wind	12	TÖRNPLÄNE	34
SCHIFFSLEGENDEN GORCH FOCK (II) – Endlich segelt sie wieder	21	SCHIFFSDATEN	37
ARTEMIS-Törn zur Hanse Sail nach Rostock	26	TERMINE: TALL SHIP RACES & SAILS	38
		ANSCHRIFTEN / STAMMTISCHE / VERANSTALTUNGEN / IMPRESSUM	38

Titelbild: Andreas von Klewitz, ARTEMIS in der Ostsee Richtung Bagenkop





Der Kanal bei Port Said um 1880 mit dampfbetriebenen Segelschiffen, Schaubild des Kanals um 1882

Der Graben, der die Tage des Segelns zum Scheitern verurteilte

In den frühen 1860er Jahren beauftragte die Suez Canal Company den österreichischen Künstler Albert Rieger, ein Panorama der Wasserstraße zu malen, die sie gerade zwischen dem Mittelmeer und dem Roten Meer aushob. Rieger arbeitete nach Karten und Plänen und malte ein Ölbild, das sich als bemerkenswert genau erwies, als der Kanal 1869 in Betrieb ging – abgesehen von einem wichtigen Detail. Er stellte Segelschiffe im Kanal dar, obwohl es eigentlich nutzlos war, auf diesem Wasser zu segeln. Der Kanal erwies sich als ideale Schifffahrtsstraße für Dampfer auf dem das Segeln in der Enge und Windstille unmöglich war. Die Vorzeichen waren schon klar, bevor der Suez Canal für den Schiffsverkehr freigegeben wurde. Nur wenige Stunden vor der Eröffnungszeremonie steckte eine dreimastige Fregatte so verzweifelt in mitten des Fahrwassers fest, dass die Behörden damit drohten, sie in die Luft zu sprengen, wenn sie nicht befreit werden könne. Ein Jahr später veranlasste die Auswirkung des Kanals auf die Rahsegelschiffe den Erbauer Ferdinand de Lesseps, traurig zu schreiben: „Ich entschuldige mich bei den Segelschiffen.“



Albert Rieger (1834 Triest - 1905 Wien) war ein bekannter österreichischer Landschafts- und Marinemaler seiner Zeit.



Der Kanal bei Port Said um 1880 mit dampfbetriebenen Segelschiffen, Schaubild des Kanals um 1882

Suezkanal Eröffnung 17. November 1869 – Länge 164 km ohne Schleusen –
Wassertiefe 1869 = 8 m; heute = 24 m Schiffsfrequenz 2020 = 18.829 Schiffe
(zum Vergleich: NOK oder Kiel Canal 2020 = 25.247 Schiffe)

Willkommen an Bord

- ⚓ Axel Ulrich CH-Mammern
- ⚓ Marlies Gerson CH-Mammern
- ⚓ Torsten u. Petra Stolzmann Burscheid
- ⚓ Heinz-Dieter Reimers Lauenburg
- ⚓ Franziska Juch CH-Zollikon
- ⚓ Hubert Hirt Bahlingen
- ⚓ Karl – Heinz Koppenhagen Kochel

Danke an die TSF Mitglieder,
welche unsere Neuzugänge geworben haben.

Änderungen

von Adresse und / oder Kontoverbindung

Im Februar sind die Mitgliedsbeiträge für 2023 fällig. Falls sich etwas bei euren Daten geändert hat, teilt dies bitte rechtzeitig der Geschäftsstelle mit. All diejenigen, die noch keine Einzugsermächtigung beauftragt haben, möchten wir bitten, diese uns zu erteilen. Das vereinfacht vieles.

Das Formular findet ihr auf der Internetseite (im Mitgliedsantrag) oder wir schicken es per E-Mail zu. Weiterhin möchten wir allen Mitgliedern, die das noch nicht gemacht haben, empfehlen, uns ihre E-Mail-Adresse mitzuteilen. Die Vorgaben des Datenschutzes, zu denen wir uns per Gesetz verpflichtet haben, werden eingehalten.

Mitteilung an unsere Mitglieder

Liebe TALL-SHIP Friends,

ein neuer Vorstand wurde auf der Jahreshauptversammlung im April in Leer gewählt und hat seine Arbeit aufgenommen. Für den Vorsitzenden galt es erst einmal, sich einen Überblick zu verschaffen, wie viele Mitglieder, in welchen Regionen, wie ist der Finanz-status, Kontakte zu den Schiffsgegnern aufnehmen und vieles mehr. Dazu kam ein wenig Buchungsorganisation für den Vereinstörn, da Vera ihren verdienten Urlaub genoss. Somit auch gleich eine Gelegenheit, die Arbeit der Geschäftsstelle in Hamburg kennen zu lernen.

Im Juli fand dann die erste außerordentliche Vorstandssitzung statt. Einziger Tagesordnungspunkt: Unsere Satzung! Vorausgegangen war ein Schreiben an unser Steuerbüro in Flensburg mit dem Freistellungsbescheid für die Jahre 2018 bis 2020, aber auch eine Aufforderung, unsere Satzung hinsichtlich der Ziele und Tätigkeiten zu überarbeiten, da diese nicht (mehr) den Vorgaben der Abgabenordnung entsprechen. Konsequenz bei Nicht-Erfüllung: Entzug des Gemeinnützigkeitsstatus und Auflösung des Vereins. Unser Glück: Das ausstellende Finanzamt Hamburg-Nord hat uns Schützenhilfe geleistet und die zurückliegenden Jahre in die Kategorie „Vertrauensschutz“ eingestuft. Unsere Gemeinnützigkeit war aber auch nachzuweisen! Inzwischen sind die beanstandeten Punkte verbessert und vom Finanzamt für OK befunden. Nur noch der Beschluss durch

die Mitglieder in der nächsten Mitgliederversammlung fehlt. Weitere Paragraphen gilt es zu optimieren, das geschieht in der nächsten Vorstandssitzung Anfang November. Rechtzeitig vor der Mitgliederversammlung 2023 geht dann die neue Satzung an alle zur Information vor der Abstimmung.

Wo bleiben sie nur, die russischen Schiffe?

Ein trauriges Kapitel in unserer Vereinsgeschichte. Jetzt können wir erst einmal nicht mehr mit ihnen segeln, SEDOV und KRUZENSHTERN. Darüber bin nicht nur ich sehr traurig. Jedoch, nüchtern betrachtet werden diese Schiffe auf lange Sicht - hoffentlich nicht für immer - von der Bildfläche verschwunden sein. Den letzten Status in 2022 hat Christine Hieber kurz skizziert. Damit uns diese wunderbaren Windjammer mit ihrer wunderbaren Geschichte in positiver Erinnerung bleiben, werden in loser Folge Artikel in den TSnews als Reprint der Ausgaben aus den 90er Jahren erscheinen, auch solche, die noch nie veröffentlicht wurden.

Wir möchten die Kommunikation innerhalb des Vereins aber auch nach außen optimieren. Aktuell stehen uns die TALL-SHIP news, E-Mails (vorrangig für Buchungen und für Artikel/Leserbriefe an die Redaktion), Facebook – tagesaktuell (jedoch nicht für vereinsinterne Kommunikation) und die Internetseite www.tallshipfriends.de zur Verfügung.

Folgende Verbesserungen schlagen wir vor:

TALL-SHIP news und Facebook bleiben, wie sie sind. Die Internetseite wird zurzeit überarbeitet und dann im November unter der aktuellen Adresse freigeschaltet. Wir werden dann die Inhalte selber pflegen.

Als Ergänzung gibt es die Option, einen Newsletter einzubetten. Über diesen Newsletter können wir sowohl kurzfristig vereinsinterne Kommunikation betreiben und z.B. Empfehlungen für Segeltörns herausgeben. Diese Funktion erscheint erst in 2023.

PEKING Freunde meets TALL-SHIP Friends

Wir wurden in der Einladung zum Stammtisch der PEKING Freunde am 11. Oktober in Hamburg angekündigt – Vorstand von TALL-SHIP Friends Deutschland e.V. nebst Gattin und weiteren Angereisten wie Lore Haack-Vörsmann, Christine Hieber und auch Marianne Störmer aus Stralsund.

Es wurde ein interessanter Abend im Clubraum des BlockBräu, direkt an den St. Pauli Landungsbrücken mit weitem Blick über den Hamburger Hafen. Alles organisiert von Mathias Kahl, Vorsitzender des Vereins Freund der PEKING e.V. Viel Hallo gab es mit ehemaligen Hamburger TALL-SHIP Friends. Bekannte Gesichter, älter geworden wie wir, aber immer noch frisch dabei! Bis in den späten Abend liefen die Gespräche und zum Schluß gab es auch noch einen Wieder-Eintritt. Hamburg ist immer eine Reise wert.



PEKING in Hamburg

TSF - Vereinstörn 2023 auf der ALEXANDER von HUMBOLDT II

Wie schon in der letzten Ausgabe der TALL-SHIPnews angekündigt, wird der Vereinstörn in 2023 auf der ALEXANDER von HUMBOLDT II stattfinden.

Der Törn geht von Kiel aus durch den Nord-Ostsee-Kanal in die Nordsee nach Den Helder/NL. Es ist der Zubringertörn zu den Tall-Ship Races 2023. Alle Termine dazu auf der letzten Seite.

Datum: 25. Juni 2023 in Kiel an Bord - 1. Juli 2023 in Den Helder von Bord.

Preise für unsere TSF Mitglieder:

837,00 € (statt 930,00 €) für Erwachsene
535,00 € (statt 594,00 €) für Jugendliche ab 14 bis 25 Jahre
Im Preis enthalten sind 6 Übernachtungen mit Vollverpflegung, Einweisung in Seemannschaft.

Kommandos und natürlich Riggtraining für diejenigen, die aktiv auf den Rahen mitarbeiten wollen.

ACHTUNG: TALL-SHIP Friends Deutschland e.V. empfiehlt diesen Törn als Vereinstörn. Aber: Wir haben die ALEX II nicht exklusiv nur für uns gebucht. Daher werden uns bis zum 15. Januar 2023 30 Plätze an Bord reserviert. Wir wollen kein finanzielles Risiko eingehen, sollten Kojen nicht belegt werden.

Wir wünschen allen, die mitsegeln, einen schönen und ereignisreichen Törn.

Günther Grinke



Bei gutem Wind in der Nordsee

Bericht über die Jubiläumsversammlung der Tall Ship Friends Schweiz

Nachdem wir im April das Hafenfest in Sète (Frankreich) besucht haben, hat am 20. August die Hauptversammlung der Tall Ship Friends Schweiz in Spiez (am Thunersee) stattgefunden. Dabei wurde das 30-jährige Vereins-Jubiläum gefeiert. Von den 60 Mitgliedern waren 20 anwesend.

Der langjährige Präsident, Martin Zwahlen, ist nach 16 Jahren zurückgetreten. Der Vorstand wird im Oktober seine Nachfolge regeln. Traditionsgemäss wurde ihm als Dank eine gravierte Schiffsglocke überreicht.

Wie üblich, wurde der Anlass mit einer Schifffahrt abgeschlossen. Diesmal auf dem Thunersee mit dem historischen Schaufelraddampfer Blümlisalp.

Martin Zwahlen



TSFCH Blümlisalp



Martin mit Glocke

Auf der ALEX II ist Mitarbeit an Deck obligatorisch, jeder Mitsegler nimmt daran teil. Die Mitarbeit im Rigg ist freiwillig, Riggtraining wird angeboten, fachgerecht gesichert, mit Begleitung und unter Aufsicht. Alle Teilnehmer werden im Laufe des Törns auch am Ruder stehen und das Schiff steuern. Die Unterbringung erfolgt in Kajüten mit 4 Kojen, dazu Dusche und WC in jeder Kajüte. Die ALEX II fährt als 3-Wachen Schiff, in Folge von 0 bis 4 Uhr, 4 bis 8 Uhr, 8 bis 12 Uhr und dann wieder von vorn.

Auf der ALEX II werden Jugendliche ab 14 Jahren mitgenommen. Es wäre schön, wenn TSF-Teilnehmer ihren Kindern und Enkelkindern eine Freude machen würden mit einer Törnbuchung, selbstverständlich zu den TSFD Bedingungen.

Das Besondere an dem Vereinstörn ist, dass die ALEX II gleich zu Beginn der Tour durch den Nord-Ostsee-Kanal fährt, unter Maschine, nicht unter Segeln. Somit haben alle Neulinge gute Gelegenheit sich auf das aktive Segeln vorzubereiten. Wofür ist welcher Tampen? Wie wird belegt?

Liebe Mitglieder, unsere Jahreshauptversammlung 2023 findet in Bremerhaven statt.

Termin: 18. März 2023

Ort: Deutsches Auswandererhaus, Columbusstraße 65, 27568 Bremerhaven.



Deutsches Auswandererhaus Bremerhaven

Wir tagen im Saal NEW YORK. Bitte meldet Euch rechtzeitig in unserer Geschäftsstelle in Hamburg an. Die offizielle Einladung mit Tagesordnung und den Unterlagen, die Ihr benötigt, werden mit der nächsten TALL-SHIP news Nr. 124 versendet.

Wir werden im Restaurant des Auswandererhauses ab ca. 18:00 Uhr ein gemeinsames Abendessen einnehmen. Es wird ein Buffet geben. Details dazu in der nächsten Ausgabe der TSnews.

Für alle Auswärtige gibt es folgende maritime Übernachtungsmöglichkeiten, die **exklusiv für uns für min. 2 Nächte (17.-18.19.) bis Ende Februar 2023 freigehalten werden:**

Schulschiff Deutschland – direkt am Auswandererhaus – mit 40 Kojen in 2-Bett Kabinen. Die Doppelkabine kostet ohne Frühstück € 70,- pro Nacht und mit Frühstück € 94,- pro Nacht. Sollte jemand unbedingt alleine in einer Kabine übernachten wollen, bitte bei der Anmeldung angeben, es gibt noch eine Option von 3 Einzelkabinen.

Buchungen unter E-Mail info@schulschiff-deutschland.de - Das Stichwort Mitgliederversammlung Tall-Ship Friends bitte bei der Buchung unbedingt angeben.

Dampfschiff WAL, ebenfalls direkt am Auswandererhaus. Hier stehen uns acht Kabinen mit je zwei Kojen (oben und unten) zur Verfügung. Die Koje kostet pro Person und Nacht mit Frühstück 40 €.

Buchungen unter E-Mail info@schiffahrts-compagnie.de ebenfalls mit dem Stichwort **Mitgliederversammlung Tall-Ship Friends**.

Eine weitere preisgünstige Möglichkeit bietet das **Seemannsheim Bremerhaven** mit dem Seemannshotel, auch für Nicht-Seeleute. Hier werden uns bis 17. Februar Doppelzimmer mit Dusche/WC freigehalten. Kosten: 35 €/Nacht zuzüglich 1,75 € CityTax, Frühstück ist für 8,50 € buchbar. Buchung bitte über <https://www.dsm-bremerhaven.de/das-seemannshotel-bremerhaven/#7> durchführen unter dem Stichwort Tall-Ship Friends.

Weitere Hotels am Neuen Hafen:

B&B Hotel Bremerhaven (preisgünstig und direkt gegenüber Schulschiff Deutschland), **Hotel Im-Jaich** und **Im-Jaich Boardinghaus** sowie viele andere Hotels in der näheren Umgebung. Alles ist fußläufig erreichbar.

Ein optionales Programm für Sonntag den 19. März wird in der nächsten Ausgabe Nr. 124 erscheinen.

Liebe Mitglieder, bitte entscheidet rechtzeitig über eure Teilnahme an der Jahreshauptversammlung. Es war bereits für März nicht einfach, einen passenden Ort mit passendem Termin zu finden.



Schulschiff Deutschland im Neuen Hafen



Herzlichen Glückwunsch Wulf Marquard!



Unser Ehrenmitglied, Gründungsvater des Vereins und Vorsitzender bis 2006 hatte am 28. September seinen 80. Geburtstag gefeiert. Wir wünschen ihm und seiner Birthe viele gemeinsame und glückliche Jahre. **Bleibt gesund!**

Wulf's Verdienste für den Verein sind unstrittig. Er hat TALL-SHIP Friends gegründet und mit großem Enthusiasmus dazu beigetragen, dass die sowjetischen und dann russischen Windjammer zu unseren Zugpferden wurden, auf denen tausende von begeisterten Tall-Ship Friends über drei Jahrzehnte gesegelt sind. Die ersten Jahre waren geprägt von gemeinsamen Anstrengungen vieler Mitglieder und der unermüdlichen organisatorischen Arbeit von Wulf, die SEDOV und auch die KRUZENSHTERN bei dem Übergang in eine neue Zeit tatkräftig zu unterstützen. Was folgte, war ein Projekt kaum vorhersehbarer Dimension, welches auch heute noch nicht abgeschlossen ist, leider. Wir wünschen ihm und seiner Familie, dass die GORCH FOCK I die finanzielle Unterstützung von offizieller Seite erhält, die es ermöglichen soll, das unter Denkmalschutz stehende Schulschiff weiterhin zu erhalten, und sei es als Museumsschiff.

*Im Namen des Vorstands
TALL-SHIP Friends Deutschland e.V. Volker Borkewitz*



Der schiefe Turm von Bremerhaven



Nicht nur Pisa hat seinen schiefen Turm, auch Bremerhaven hatte seit dem 18. August 2022 solch ein beeindruckendes Wahrzeichen. Dort, wo die Geeste in die Weser mündet, hatte es seinen Platz. Allerdings nur für die Zeit von knapp zwei Wochen, denn inzwischen ist der Turm verschwunden, zurückgebaut, wie es im Amtsdeutsch heißt. Ursache für das Absacken waren die Arbeiten zum Rückbau der Mole, die bereits seit 2015 als baufällig galt. Die Kuppel konnte vor dem endgültigen Abriss des Turmes noch geborgen werden. Oberbürgermeister Melf Grantz sieht die Verantwortung für das Geschehen beim Senat: „Wenn man zynisch sein wollte, könnte man sagen: Das war ein Desaster mit Ansage. Ich habe seit Jahren die Verantwortlichen im Senat und bei Bremenports dringlich auf die Notwendigkeit der Sanierung der Nordmole hingewiesen, aber leider ist nichts Sichtbares passiert.“

Das Leuchfeuer mit der markanten roten Laterne wurde in den Jahre 1912 bis 1914 anstelle eines kleineren Feuers, welches seit 1857 existierte, errichtet. Seit 2001 steht es, bzw. stand es, unter Denkmalschutz. Zu hoffen bleibt, dass es wieder im alten Stil aufgebaut wird. Es war eines der zwei Feuer an der Flussmündung. Das zweite steht noch, hat aber keineswegs den Charme des ehemaligen Leuchtturms an der Nordseite. **NT**

Neues von SEDOV und KRUZENSHTERN



Kruzenshtern und Sedov, Foto Lore Haack-Voersmann

von Christine Hieber

Nach der üblichen Werft-Überholung im Herbst und Winter 21/22 machte die SEDOV im Sommer 2022 nur 2 kurze Ausbildungsfahrten in die Ostsee, weil die Umstände leider nicht mehr zuließen. Am 16.9. legt sie noch einmal ab aus ihrem Heimathafen Kaliningrad – für die letzte Reise des Jahres 2022, wiederum in die Ostsee. Auf allen Reisen absolvierten junge Seeleute verschiedener nautischer Fachrichtungen und aus verschiedenen Seefahrtsakademien und Seebereitungs-schulen Russlands ihr erstes seemännisches Praktikum, aber Trainees waren nicht an Bord.

Die KRUZENSHTERN war seit ihrer Rückkehr von der großen Atlantikdurchquerung im Juni 2020 gar nicht mehr auf See. Sie bekam eine lange geplante Grundüberholung, die das Schiff für die nächsten 20 bis 25 Jahre fit machen wird. Nach 28 Jahren Dienst und gut 50.000 Betriebsstunden wurden die alten Schiffsmaschinen und dazu gehörigen Antriebswellen nun ausgebaut. Am 17.12.2021 konnten sie endlich aus dem Maschinenraum gehoben werden, bei einem Gewicht von 23 Tonnen pro Maschine eine knifflige und schwere Arbeit. Einer der beiden alten SKL-Diesell wird in Zukunft im Museum der Weltmeere in Kaliningrad zu bestaunen sein.

Nach einer gründlichen Überholung der unter den Maschinen liegenden Schiffsteile, dem Einbau neuer Fundamente und vielen weiteren Arbeiten wurden auf der Werft in Svetly schließlich die beiden neuen, viel kleineren, vibrationsarmen und sparsameren Caterpillar-MaK-Dieselmotoren in den Schiffsrumpf gehoben. Am 25. August 2022 war es soweit – die neuen Dieselmotoren arbeiteten zum ersten Mal – noch im Leerlauf.

Auch der Rumpf wird gründlich überholt, so werden z.B. die Rumpflatten mit dem Namen des Schiffes am Bug ausgetauscht. Noch stehen viele weitere Arbeiten an, aber im nächsten Jahr wird die 96 Jahre alte Dame, die in ihrem langen Leben schon so viel gesehen hat, wieder bereit sein, hoffentlich für noch viele weitere Jahre in der Ausbildung

von seemännischem Nachwuchs und im Dienst der Völkerfreundschaft mit Trainees aus vielen Ländern auf den Meeren und in den Häfen Europas und der Welt.

1) SKL steht für Schwermaschinenbau Karl Liebknecht, Magdeburg, welche in den Jahren nach der Wende in viele Einzelgesellschaften aufgeteilt wurde.

2) Die Krupp Maschinenbau Kiel (MaK) war ein traditionsreicher Hersteller von u.a. Schiffsdiesel-motoren. Nach Aufspaltung in Einzelunternehmen wurde die Schiffsmotoren-Sparte von Caterpillar Inc. übernommen und firmiert heute als Caterpillar Motoren GmbH & Co. KG.



Eines der beiden SKL Schiffsdiesel von je 23 to. beim Absetzen auf dem Hof des Museums der Weltmeere in Kaliningrad, Foto: <https://www.bgarf.ru/novostilkruzenshtern/soshel-na-bereg/>

Anmerkung zur Geschichte der SKL Schiffsdiesel in der KRUZENSHTERN

Die Maschinen wurden 1993 an die Akademie in Kaliningrad ausgeliefert (Einbau in einer deutschen Werft). Zu dieser Zeit befand sich im SKL Aufsichtsrat auch der stellvertretende Minister für Fischerei-wirtschaft der Sowjetunion, Wladimir Michailowitsch Sosno und der Vorsitzende der sowjetischen Binnenflotte Leonid Wassiljewitsch Bagrow.



Die neuen Catapillar-MaK im Maschinenraum der KRUZENSHTERN bei ersten Anlassen im August 2022. Foto: <https://www.bgarf.ru/novostilkruzenshtern/pevyy-pusk-gd-na-kruzenshterne/>



Class Afloat auf der ALEX II

Vom 14. Oktober 2022 bis zum 13. April 2023 werden Schüler der High-School-Klassen 11 und 12 der „Class Afloat“ eine erlebnispädagogische Reise auf der „ALEX“ absolvieren.

Das Projekt wird von der Lunenburg Academy in Nova Scotia (Kanada) in Kooperation mit der Acadia University durchgeführt. Schon 2021/2022 gab es eine erste Reise auf der ALEXANDER VON HUMBOLDT II, nachdem Class Afloat jahrelang auf der GULDEN LEEUW segelte. Im Jahre 1984 fand die erste Reise auf einem Segelschiff statt und seitdem sind über 2.000 Schüler und Studenten etwa 800.000 Seemeilen versegelt und haben dabei 250 Häfen weltweit besucht. Das außergewöhnliche Programm orientiert sich an akademischen Zielen, fördert soziales Verhalten und bietet jungen Menschen die Möglichkeit sich als Individuen zu entwickeln, als Weltbürger zu verstehen und lebenslange Freundschaften mit Menschen in aller Welt zu schließen.

Die Teilnehmer haben ihr erstes Semester schon am 13. September am Grimnitzsee in Berlin und in Amsterdam begonnen, bevor sie im Oktober auf die ALEXANDER VON HUMBOLDT II einschifften. Von Bremerhaven ging es dann nach Lissabon, Agadir und weiter zu den Kanaren, Kapverden, Surinam, Barbados. Das zweite Semester startet dann nach Dominica, Bermuda, Azoren, Dublin, Antwerpen und zurück nach Bremerhaven. Nach Bremerhaven schließen sich dann ab dem 14. April 2023 weitere Aufenthalte im Melchtal/Schweiz, Barcelona und Sevilla an, bevor am 18. Mai das Projekt endet. Wenn es um die Kosten geht, so muss ernüchternd festgestellt werden: Es ist teuer, denn die Studiengebühren für zwei Semester belaufen sich auf 45.000 Euro.

Weitere Informationen unter: www.classafloat.com



Afloat Jugendliche an Bord



Greif an ihrem Liegeplatz in Wiek

Neues von der GREIF

Mühsam ernährt sich das „Schiffchen“ doch nun geht es voran!

Auf die Nachfrage beim Seesportzentrum Greif mit dem Segelschulschiff GREIF zum aktuellen Stand der Überholungsarbeiten erhielten wir im August die Mitteilung, dass die Gesamtausschreibung zur Grundsaniierung ergebnislos verlief. Das heißt keine der Werften, die sich im Vorfeld für die Ausschreibung qualifiziert hatten, war nach Ablauf der Frist bereit, ein Angebot für die Gesamtsaniierung abzugeben. Im Zuge der Ausschreibung hatten sich einige Werften interessiert gezeigt und das Schiff besichtigt. Letztendlich trafen von diesen jedoch nur Absagen ein, unter anderem aus Kapazitätsgründen.

Neben der Tatsache, dass die Werften derzeit gut mit Aufträgen ausgelastet sind, kommt die aktuell sehr unsichere Marktsituation, verbunden mit Lieferproblemen, hinzu. Da die sich weiter verschlechternde Lage am Markt eine erneute Ausschreibung mit gleichem Vorgehen das Risiko birgt, ebenfalls ergebnislos zu verlaufen, wurde umgeplant. Das bestehende Leistungsverzeichnis wird zu überschaubaren Segmenten umgeschrieben, um so nach Gewerken auszuschreiben. So sollen jeweils separate Ausschreibungen für den Schiffbau, die Maschinenanlage, die Takelage, den Innenausbau etc. angefertigt werden, um eine größere Preis- und Planungssicherheit zu ermöglichen. Die Ausschreibungen für die einzelnen Gewerke sollen mithilfe eines vereinfachten Verfahrens zeitnahe möglich gemacht werden.

Da die GREIF in einigen Bereichen der Außenhaut mittlerweile erheblich korrodiert ist, muss man schnellstmöglich Sicherungsarbeiten durchführen (wie 2003 bei der GORCH FOCK I, als diese nach Stralsund kam). Wichtig an dieser Stelle: Die GREIF muss dringend aus dem Wasser gehoben werden. Doch dazu braucht man mindestens eine Werft mit Helling. Hier kommt unbürokratische Hilfe aus Stralsund. Das Angebot von OB



Badrow an OB Fassbinder der Hansestadt Greifswald, die GREIF auf die Helling der ehemaligen Volkswerft zu hieven, wurde sofort dankend angenommen. Denn das Gelände der in Insolvenz gegangenen MV-Werft ist in den Besitz der Hansestadt übergegangen. Hier werden Gewerbebetriebe angesiedelt, die auch für eine Reparaturwerft die geforderten Dienstleistungen mitbringen. Somit ist die GREIF erst einmal sicher im Winter und darüber hinaus. Die Kosten sind moderat: Keine Pachtgebühr, nur Betriebskosten müssen bezahlt werden.

Die Unterstützung in der Bevölkerung und der Universitäts- und Hansestadt Greifswald ist indes ungebrochen. Auch der Förderverein Rahsegler GREIF e.V., dessen über 450 aktive Mitglieder in vielen Arbeitseinsätzen die Stammcrew bei der Entkernung maßgeblich unterstützt haben, bleibt weiterhin optimistisch und setzt die aktive Vereinsarbeit unermüdlich fort, damit die GREIF schon bald wieder segelt. Dieses Engagement will der Verein TALL-SHIP Friends Deutschland weiter tatkräftig mit Spenden unserer Mitglieder und einem Förderbetrag aus unserem Vereinsvermögen unterstützen.

Letzte Meldung vom 10.10.2022:

Das Segelschulschiff GREIF wurde am Sonnabend, den 08.10.2022 auf eigenem Kiel und unter eigenem Antrieb nach Stralsund auf die dortige Volkswerft überführt. Zahlreiche Menschen haben die Schonerbrigg im Heimathafen Greifswald verabschiedet, darunter auch der Oberbürgermeister der Universitäts- und Hansestadt Greifswald Herr Dr. Fassbinder und viele Mitglieder des Fördervereins Rahsegler Greif e.V.

Anfang November soll die GREIF trocken gestellt werden, sodass dann die ersten Arbeiten an der Schiffsaußenhaut beginnen können.

Damit die Grundsaniierung des Schiffes realisiert werden kann, bitten wir weiter um Spenden. Der Förderverein Rahsegler GREIF e.V. freut sich über jede Unterstützung.

Text/Fotos: Friedrich Fichte / VB



Spendenaktion für die GREIF

In der Zeit vom 1. Juli bis 30. September 2022 sind folgende Spenden eingegangen:

- Wolf-Dietrich Kroll 333,33 €
- Mathias Wegner 20,00 €
- Axel Weidemann 150,00 €
- Norbert Thomé 300,00 €

Insgesamt wurde bis Ende September 14.585 € für die Instandsetzung der GREIF gespendet.

Spendenkonto: TALL-SHIP Friends Deutschland e.V.
IBAN DE47 2175 0000 0000 0678 57
Verwendungszweck: Spende für GREIF



Tiessenkai: Es war noch genug Platz

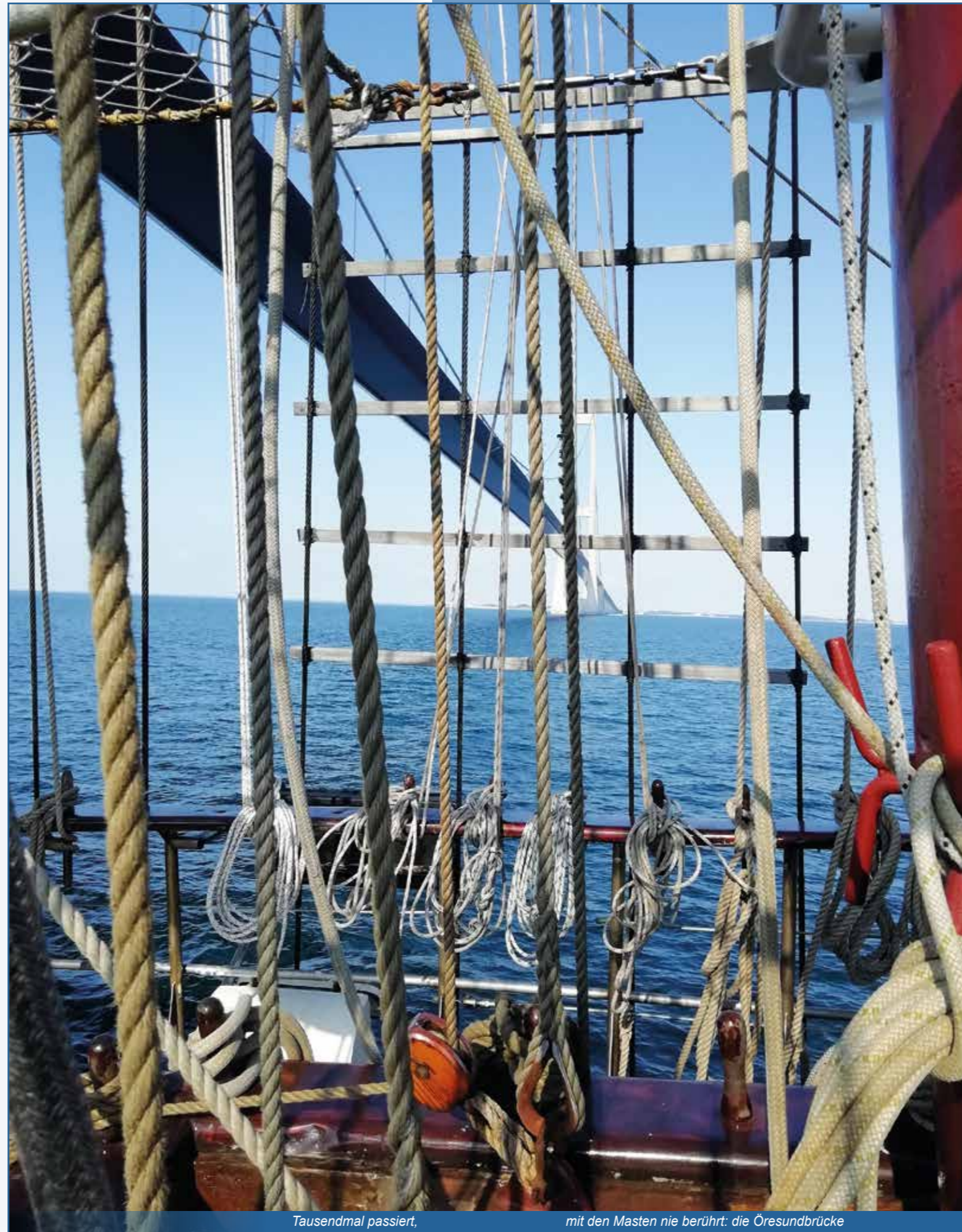
So unspektakulär der Reiseverlauf war, bis auf Kopenhagen, so unspektakulär endete diese auch in Kiel-Holtenau. Dort lagen schon sechs Segler am Tiessenkai und ein Arbeitsschiff am Ende. Wo sollten wir da noch hin. Kein Problem, wie sich herausstellte alles Holländer. Man kennt sich und so wurde über Funk ein zweier Päckchen gebeten, fünf Meter zu versetzen, dann passten wir noch dazwischen. Wie ich später erfuhr, waren hier nur wenige Segler – insgesamt 7 Stück. Vor der Pandemie in der Hauptsaison lagen hier die Segler in 4er Päckchen, bis zu 16 Stück an der Pier.

Der Blick hinüber zum Marinestützpunkt an der Blücherbrücke machte bei den Masten der Gorch Fock (II) Halt. Ulli, meine Frau, äußerte spontan den Wunsch, diese besichtigen zu wollen. Wir kannten ja die Stralsunder Gorch Fock bestens. Telefonnummer herausgesucht, angerufen, von der Zentrale an Bord vermittelt, Besichtigungswunsch und Termin geäußert. Und dann?

Hat geklappt. Gleich am nächsten Tag, den Samstag um 16:00 Uhr. Wir zwei waren über 2 Stunden an Bord, kompetent geführt von einem Oberbootsmann, aber das ist die weitere Geschichte in diesem Heft.

Was machte den Törn auf der ATLANTIS so besonders?

Die Mannschaft! Freundlich, immer zu einer Auskunft bereit auch im Steuerhaus konnten wir uns aufhalten. Der Ruder-Joystick wurde ja nur bei Anlegemanövern betätigt, sonst lief der Autopilot. Lena, die mit ihrem Studium fertig war und ein Jahr Auszeit genommen hat, um zu segeln, erklärte die Funktionen der Takelage. An Bord waren auch vier junge Leute, die den sonst hohen Altersdurchschnitt etwas nach unten korrigierten. Denen hatte sich Lena besonders zugewandt und sie arbeiteten mit: Segel setzten und Bergen, auch mal ein Stagesegel abschlagen, was beschädigt war. Es machte sichtlich Spaß. Obwohl wir nur zu dritt vom Verein an Bord waren, so konnte ich die anderen durch mitgebrachte Ausgaben der Tall-Ship news interessieren für unseren Verein. Zwei sind gleich Mitglied geworden. Werbung ist nicht alles, aber doch hilfreich.



Tausendmal passiert,

mit den Masten nie berührt: die Öresundbrücke



Segelriss auf dem Holzdeck mit Kreide, üblich bei den Holländern



Buffet zu Mittag oder Abend und...



...3-Gänge Menü am letzten Abend



ATLANTIS in Bagenkop



Nur Wind, Wellen und Windauge - wir überquerten den Nord-Atlantik ohne www

Eine bewegte Überfahrt von Bermuda zu den Azoren mit der EYE OF THE WIND

Text und Fotos:
Gesa Gosda



Eye of the Wind, Foto H.P. Bleck

DAS SCHIFF

Bei Sturm und Nacht seilten wir auf einer wunderbar fitten Lady von 111 Jahren über den nördlichen Atlantik. Sie war garantiert überglücklich, heute mit Großsegler-versessenen Passagieren wie eine Primaballerina durch die Wellen zu tänzeln und dabei die rutschende Fracht aus alten Zeiten zu vergessen.

Als Film-Diva mit mittlerweile rot-braunen Segeln erweckte sie in uns schaurig-schöne Seeräuber-Romantik, denn für den Filmauftritt in TAI PAN (1986) mussten die bisher weißen den rot-braunen Segeln weichen. Ja, mächtig stolz darf die EYE auf ihre Film-Karriere sein – und das Gerücht geht um, dass der Eigner sich diebisch freute, wenn sie noch einmal gecastet würde. „Normale“ Törnbücher müssten sich dann halt eine andere Reise suchen. Die rot-braune Kleidung - ursprünglich wurde Ochsenblut zur Imprägnierung genutzt - gehört jetzt zur EYE, auch wenn schon ein paar Generationen Segel – aus dem stabileren Dacron – folgen mussten. Allerlei hartes Wetter machen auch die auf Dauer marode. Dazu später mehr.

Der stählerne Rumpf beherbergt neben einer stattlichen 600 PS – Maschine diverse Verstecke für alles, was einer wochenlangen Unabhängigkeit dient, neben, unter, über, zwischen Tanks und Wasseraufbereitern wird jedes noch so kleines Volumen genutzt; eigentlich schade, dass die schweren Steine in der Bilge unverzichtbar sind.

Viel edles Interieur erfreut die Passagiere: ein nobler Salon mit roten Polstern, Intarsien Tischen mit klappbaren Schlingerleisten und dazu meterweise Seefahrtsliteratur. Mit dem Kopf im Nacken schaute ich durch jene erhabenen Skylights in den Himmel, hinter denen leider schon eine schöne Dame erstoff, als das Schiff im Film „White Squall“ unterging.

Alte Kirchenbänke genießen in der urigen Galley ihr Gnadentrost. Auf stabilem Holz sitzend schauen wir dem Smutje beim Kochen und Anrichten leckerer Gerichte entspannt zu – wir haben ja Urlaub. In der Messe treffen wir uns alle, Passagiere wie Mannschaft, zu den gemeinsamen Mahlzeiten, zum Durchatmen, zum Klönen, zur Erklärung der Wetterlage mit Sturm als häufigem Schlagwort. Die Weltlage blieb mangels Internet erholsam ausgeklammert. Müde vom ständigen isometrischen Training bieten die behaglichen Kabinen Platz für 2 Personen (maximal 3, aber dann wird es sehr kuschelig). Jede ist mit eigenem Bad ausgestattet. An das Schwimmen der ganzen Nasszelle beim sportlichen Duschen gewöhnt man sich. Zudem empfiehlt sich lageabhängiges Duschen: wenn der Abfluss gerade mal in Lee liegt.

Von einer sie vergötternden Mannschaft wird die EYE liebevoll gepflegt, all das edle Holz geschruppt und geschmirgelt und sorgfältig lackiert, das Messing blitzblank gewienert und dann, nach der unvermeidlichen

Salzwasserspülung: immer wieder von vorne.

Warum schreibe ich so viel über dieses Schiff? Ganz einfach, weil es ein so wunderschöner Segler ist. Und richtig gut und schnell gesegelt sind wir auch.

DAS MEER

Tagelang nur Wind und Wellen. Immer wieder neue bewegte Bilder, die Wasseroberfläche kräuselt sich, schäumt, die Wellenkämme brechen, das ganze Farbspektrum von schwarz über blau, petrol, grün, lind, weiß, wird durchfahren, und es glitzert. Wie kann man sich je daran sattsehen?

Für willkommene Abwechslung sorgten Delphine, die gelenkig um den Bug schießen, Seite an Seite auf Hautföhlung elegant aus dem Wasser sprangen und nach der üblichen halben Stunde Schäkern mit dem passiven Spielgefährten, dem Stahlrumpf, die Lust verloren. Selten erhaschten wir den Blas eines Wales, zu schnell für ein Wahrschau war das riesige Tier wieder auf und davon. Vereinzelt Seevögel besuchten uns mitten auf dem Atlantik und ein paar Schwärme fliegender Fische. Soweit vom Tier, ok, nur 2 Frachter ließen sich fast surreal mitten auf dem Ozean blicken.

DER HIMMEL

Zwischen leuchtend blauem Himmel, schwarzen Wolken und knallroten Sonnen Auf- und -untergängen wurde auch hier das ganze Farbspektrum vorgeführt. Des Nachts beeindruckten uns glitzernde Szenerien: bei wolkenlosem Himmel funkelte die Milchstraße, wie wir sie an Land

seit Jahrzehnten nicht mehr zu sehen bekommen haben. Gleichzeitig durchpflügte die EYE Gebiete mit Glitzeralgen, und die Augen wanderten fasziniert zwischen Himmel und Wasser hin und her. Dieses auch als Meeresleuchten benannte Phänomen lösen übrigens winzige Kleinstlebewesen aus. Bei wolkenverhangenem Himmel hatten wir das Glück meist trotzdem den Mond zu sehen oder zumindest zu erahnen, so dass wir uns bei Dunkelheit und rauschender Fahrt wie auf einem echten Piratenschiff fühlten.

WETTER UND ROUTE

Unsere Route bestimmten bald die unablässig von West heranrauschenden Tiefs. „Normale“ Segelschiffe (also Yachten) kehren nach der ARC (Atlantic Race for Cruisers) i.d.R. um die 1000 Seemeilen weiter südlich nach Europa zurück. Geraten sie dabei zu weit südlich, müssen sie übermäßig dieseln, zu weit nördlich besteht die Gefahr gewaltig einen auf die Mütze zu bekommen. Mit schwerem Wetter hat die EYE kein Problem. Nun ja, drei obere Rahsegel sind nacheinander eingerissen. Das Abschlagen während der Achterbahnfahrt und des nachts erhöhte unsere Hochachtung vor der Mannschaft nur noch mehr. Zwar ist die Barfußroute – sich raumschots schieben lassen vom Nord-Ost-Passat - deutlich entspannter mit den 300 m langen gut einschätzbaren Wellen, aber die Rückfahrt aus den türkisfarbenen Gestaden der Karibik ist dennoch ein Muss (besser: eine geheime Kür, psst!), um der Hurrikan-Saison ein Schnippchen zu schlagen und während des Sommers die heimischen europäischen Reviere zu besegeln.



Tanz auf den Wellen im Nordatlantik



Azorenwetter

Bei 64,7° West auf Bermuda gestartet, freuten wir uns wenig über die Hochs, die uns bis ca. 53° W immer wieder zum dieseln nötigten. Aber dann, auf dem Ostnordost-Kurs bis 28,6° West, bis Horta auf der Azore Faial, und die ganze Zeit zwischen dem 40. und 36. Breitengrad, ist der Atlantik im März ganz schön ruppig. Die meisten Passagiere genossen das, die, die wussten und wollten, auf was sie sich eingelassen hatten; einige aber gar nicht, die, die mit Bikini an Deck zu lümmeln gehofft hatten.

Während die Tiefs eins nach dem anderen mit etwa dreifacher Segelgeschwindigkeit von West nach Ost zogen, gab es ein regelmäßiges, aber nur ungefähr berechenbares, Auf und Ab der Windgeschwindigkeiten: willkommene Segelwinde am Rande der Tiefs, deutlich mehr, wenn die EYE unvermeidlich tiefer in das Tief hineingeriet. Und zwischen zwei Niederdruckgebieten bremsen uns auch schon mal laue Winde, die immerhin halbstündchenweise das Fläzen auf den Polstern an Deck erlaubten.

Der Kapitän - kompetent, gemütlich, herzlich - hatte die anspruchsvolle Aufgabe die EYE an den südlichen Rändern der Tiefs entlang zu navigieren. Wenn es gelang den Wind mit 20 Knoten und mehr zu erwischen, waren alle restlos glücklich. Wenn das Zentrum eines Tiefs der EYE zu sehr auf die Pelle rückte, schickte Rasmus uns kurzzeitig jedoch schon mal über 50 Knoten. Shit happens – das entspricht 11 Beaufort.

SEEKRANK UND -FEST

Das führte dazu, dass ein beeindruckendes Seekrank-Pillen-Arsenal hervorgekramt und großzügig verteilt wurde. Einigen Passagieren missfiel das ausgeprägte Schlingern und Rollen auf die Dauer dann doch. Den dennoch zu

den Mahlzeiten auftauchenden Passagieren flog das Essen auf dem Teller schon mal entgegen oder weiter weg, drei Hände hätten wir haben müssen.

Bei der Aussicht auf schweres Wetter wurde alles, was nicht Niet- und Nagelfest war, festgezurr. Die Aussicht in Galley und Salon wurde uns durch das Verrammeln von Fenstern und Luken mit hässlichen aber nützlichen Brettern genommen, aber genau richtig um die Wucht von überkommendem Grünwasser abzubremesen. Einmal den Grundsatz „eine Hand fürs Schiff, eine Hand für Dich“ vernachlässigt, und grünes Wasser haut die trainiertesten Beine weg. Das vorsorglich gespannte Netz kann die Rettung sein....

SEEMANNSCHAFT

Betucht meist mit einem halben Dutzend (Innen- und Außenjib, mal Fock, Vormarssegeln und gerefften Main-Topsails) der insgesamt 17 vorhandenen Segel durfte die Mannschaft regelmäßig bei brutal rollendem Schiff auf die sich gefährlich hin und her wiegenden Masten klettern, Zeisige lösen und die schweren Tücher bändigen. Je nach Windstärke wurde uns das Schauspiel fast jeden Abend mit einem aufatmenden Blick auf die Nacht gegönnt. Leider, wir Passagiere mussten unten bleiben, nur beim Setzen und Niederholen der Segel und beim Brassieren der Masten durfte gerne mit angepackt werden. Immerhin befinden sich die meisten Nagelbänke mittschiffs, dort, wo immer wieder Salzwasser um Füße und Beine spülte. Die Mannschaft nennt diese Orte liebevoll „Swimming-Pool“. Die hohen Gummistiefel zog die routinierte Deckshand nach getaner Arbeit von den Füßen, schüttete das Salzwasser aus, zog die Socken aus, wrang sie aus und zog lächelnd alles wieder an.

Abhärtung ist für richtige Seeleute gratis. Bis tief ins Schiff fand das Wasser seinen Weg, da durften Turnschuhe in einer Kabine schon einmal schwimmen lernen.

Ein Segelschiff ist immer auch eine Baustelle. Drei der oberen Rahsegel hielten dem Winddruck nicht stand, sie rissen einfach ein. Unter akrobatischen Bedingungen wurden sie selbst des nachts von der Rah geholt und im Salon fachkundig von einer polyglotten Deckshand geflickt - der gehörte übrigens zum Rigger-Team der PEKING. In der Großsegler-Familie kennt man sich.

Die EYE war die ganze Zeit von Hand zu steuern. Bei viel Wind und Welle artete das in harte körperliche Arbeit aus, die auch willigen Passagieren zugetraut wird. Bei optimal getrimmten Segeln bescherte das ein meditatives Vergnügen, großzügig gewiegt von hohen und quer heranrollenden Wellen. Sie erreichten wohl selten fünf Meter nach der offiziellen Definition, aber in staunenden Augen wuchsen sie zu monströsen Höhen.

DIE MANNSCHAFT

Die Mannschaft an Bord ist international: England, USA, Kanada, Rumänien, Australien und Deutschland. Der zweite Mann an Bord war eine Frau, jung, sportlich gestählt, sehr sympathisch und absolut bewundernswert: in ihrer „Freizeit“, also in der jeweils urlaubenden Jahreshälfte,

führt sie ein Schiff der Seasheperds (www.seasheperd.com) als Capitana zu Protest-Aktionen. Beim Aufwärm-Tee des Nachts erzählte die überzeugte Vegetarierin gruseliges über den Zustand der Tiere des Meeres: Wale, die wegen nichtiger Dinge abgeschlachtet werden; Delphine und weitere Meeresbewohner, die sich in aufgegebenen oder verloren gegangenen Netzen verfangen und verenden. Brrr, was tut der Mensch dem Meer und seinen Bewohnern an?

DAS KLIMA

Ganz nebenbei aber sehr grundsätzlich bewegte uns die Veränderung des Segelwetters mit Sicht auf den Klimawandel. Würden wir auf dieser Tour schon merken, dass der Jetstream mäandriert und damit die Tiefs unberechenbar verschiebt? Oder war es gar der letzte Reißaus, noch einmal unter den „gewohnten“ Wetter-Bedingungen diese bekannt anstrengende, aber vom Wetter her doch berechenbare Reise anzutreten?

Noch profitieren wir von der grandiosen Wärmepumpe Golfstrom und damit auch von den grob vorhersehbaren Rändern der Tiefs, aber ab wann wohl werden wir auf dieser Route mit veränderten Windsystemen, häufigeren und stärkeren Stürmen und ungünstigeren Strömungsbedingungen rechnen müssen? Die Ergebnisse einer umfangreichen Studie der Universität Melbourne



Nur die Mannschaft durfte in die Takelage: Nocki-Bändigung vor den Orkneys



„Wenn, dann nur ich alleine“ – Die gebrochene Schot wird wieder flottgemacht

lassen Unangenehmes ahnen: Global nehmen mit steigender Temperatur die Windgeschwindigkeiten fast überall auf der Welt zu, auch auf dem Nordatlantik. Und auch die Wellen werden höher. In Summe wird es ungemütlicher auf See werden.

UND DIE NACHHALTIGKEIT

Allein das Wissen um das viele im Atlantik herumschwimmende Plastik lässt uns schwindeln. Der Müll unserer 18-tägigen Überfahrt wurde nach Sorten getrennt in Plastiktüten gesammelt, die auf dem Vordeck verzurrt und auf Horta entsorgt wurden – wohin, das konnte ich leider (oder lieber) nicht erfahren. Über Bord gehen darf nur noch kompostierbares und plastikfreies Papier, eine Deckshand riss es perfekt vorher genussvoll in kleine Fetzen. Wunderbar, fantastisch, großartig, das Segeln an sich ist eine nachhaltige Fortbewegung. Aber stimmt das für solche Törns unter dem Strich? Allein für die Flüge haben wir knapp so viel CO₂-Äquivalente in die Atmosphäre freigesetzt, wie wir in 2 Jahren verbrauchen dürften – legten wir unser Klimaverträgliches Jahresbudget von 1,5 Tonnen CO₂ zugrunde. **Aber es war sooo schön!**



Das Skylight zum Salon wird gesichert



Der Segelmacher war auch auf der PEKING dabei

**Gorch Fock –
Endlich segelt sie wieder!**

Eine Betrachtung über die „neue“ GORCH FOCK der Deutschen Marine nach einem Besuch und Gesprächen an Bord im Marinestützpunkt in Kiel.

Text und Fotos: Volker und Ulrike Börkewitz



GORCH FOCK II, Foto: Frank Behling, Das Segelschulschiff „Gorch Fock“ führte die Windjammerparade 2022 an



**Weiß ist das Schiff, das wir lieben
Weiß sind die Segel, die sich blähen
Stets hat der Wunsch uns getrieben
Hoch vom Mast weit auf die See hinaus zu sehen
Und müssen wir eines Tags von dannen ziehen
Und ist die Fahrzeit vorbei
Der Wunsch bleibt immer in den Herzen drin
Ich wäre ja so gerne noch dabei**



**„Mit der GORCH FOCK ist es, wie mit einem alten denkmalgeschützten Haus. Wir wollten erst reparieren, nur wenig reparieren. Dann haben wir hinter die Planken geguckt. Da stellt man fest, daß sie von Grund saniert werden muss, bis auf den Kiel muss fast alles ersetzt werden. Aber wir haben uns dazu entschlossen, denn die GORCH FOCK symbolisiert weit mehr als nur ein Segelschiff!“
Verteidigungsministerin Ursula von der Leyen zu einem Zeitpunkt, als der gesamte Umfang der notwendigen Sanierung noch gar nicht bekannt war.**

Es war Freitagnachmittag, als wir das Anlegemanöver mit der ATLANTIS am Tiessenkai in Kiel-Holtenau einleiteten. Der Blick ging hinüber zum Marinestützpunkt an der Blücherbrücke. Da lag sie, die GORCH FOCK der Deutschen Marine. Der Besichtigungswunsch meiner Frau wurde mit einem Telefonat sofort erfüllt. Am folgenden Tag, den Samstag, standen wir zwei vor dem Mittelort. Eine reizende Sanitäterin in Marineuniform wartet schon auf uns. Schnell die Ausweise abgegeben, Sticker ans T-Shirt und los ging es, etwa einen Kilometer bis zur Bark, vorbei am Wohnschiff „Knurrhahn“. Auf der Gangway oben angekommen, erst einmal Halt. Holzdeck, Nagelbänke, Mastgarten am Großmast, Laufendes und Stehendes Gut, alles tip-top. Bis auf die Konservierung des Holzes. Dazu später mehr. Bildvergleich mit der GORCH FOCK in Stralsund (nachfolgend GFI) – nur im Kopf. Wir werden von einer ebenso reizenden jungen Dame in Uniform begrüßt, Oberleutnant zur See. Mit ihr hatte ich telefoniert. Sie verwies uns sofort an den diensthabenden Oberbootsmann, wie sich herausstellt aus Stralsund. Man kennt die Bark an der Ballastkiste. Er sollte uns zwei Stunden

über und durch das Schiff führen. Da wir ja die GORCH FOCK in Stralsund bestens kennen und uns das Mitsegeln und Mitarbeiten auf Windjammern geläufig ist, entwickelten sich die Gespräche in eine andere Richtung, als dies bei „gewöhnlichen“ Besuchern der Fall gewesen wäre. Die GORCH FOCK der Deutschen Marine ist NEU. Also neu im Sinne eines Neubaus, obwohl immer nur von Überholung die Rede war. Im Grunde genommen ist die GORCH FOCK der Deutschen Marine ein neues Schiff im alten Gewand. Was ist daran schlecht? Erst einmal nichts, denn gut ist, dass die Silhouette, die Linienführung und damit die Eleganz des Schiffes, so wie sie 1932 auf dem Reißbrett* entworfen wurde, erhalten blieb. Hätte man ein Schiff dieser Art neu bauen müssen, wäre auf Grund technischer Vorgaben vieles anders gelaufen und ob dann noch ein eleganter Segler, eine Bark mit einer Aufnahmekapazität von über 200 Mannschaften und Kadetten/innen herausgekommen wäre, ist fraglich.

*) Anmerkung: Die GORCH FOCK der Deutschen Marine basiert auf der Konstruktion der GOCH FOCK (I) von

1933, ist jedoch 7,5 Meter länger als diese. Wäre ein Neubau nicht auch billiger geworden? Vielleicht, aber diese Frage stellt sich nicht mehr. Die Bark ist fertig, Kinderkrankheiten noch in der Heilungsphase, wie bei jedem Neubau, aber alle sind froh, ja glücklich und stolz, dass sie mit dem Segler wieder auf Ausbildungsreisen gehen können.

Die nachfolgende Tabelle, entnommen aus der Antwort der Bundesregierung auf die „Kleine Anfrage einiger Abgeordneten und der Fraktion der FDP“, zeigt den Erneuerungsgrad der GORCH FOCK.

Schiffbauliche Elemente	Erneuerungsgrad
Außenhaut, schiffbauliche Längs- und Querwände	ca. 90 %
Schiffbauliche Verbände, Spantwerk und Steifen	ca. 40 bis 50 %
Kartenhaus	100 %
Rigg/Takelage (Masten, Rahen, Stehendes Gut)	100 % ohne Segel und laufendes Gut
Kabelanlage	100 %
Rohrleitungen für z. B. Frischwasser, Schmieröl, Frischkühl- u. See-kühlwasser sowie Lüftungsanlage	100 %
Isolierung (und Innenwände – ergänzt vom Autor)	100 %
Mobiliar inkl. Sanitäts-, Kombüsen- und Sanitärausstattung	ca. 50 % eher 100 %
Frischwasser-Erzeuger	100 %
UV-Entkeimungsanlage	100 %
Navigations-Radaranlage mit "Electronic Chart Display and Information System" und "Automatic and Identification System"	100 %
Fernmeldeanlagen	60 %
Satelliten-Kommunikationsanlage (neu)	100 %

Der optische Eindruck

Hauptdeck, Back und verlängertes Deck einschließlich Achterback, sowie die Poop zeigen sich in tadellosen Zustand. Die Backskisten für Rettungsmittel sind aus wetterfestem Holz, aber nicht pflegeleicht. Das zeigt sich sofort an den Nagelbänken, Mastgärten sowie den Steuerrädern: der „Lack“ war schon ab, nach kurzer Zeit. Es sollte ein Teaköl sein, ökologisch abbaubar. Dann muss aber sehr regelmäßig nachgeölt werden, denn unter den Wetterbedingungen auf See wird Öl sehr schnell aufgezehrt. Meine Empfehlung, nachdem ich das deutsche Produkt gesehen habe: Le Tonkinois Marine N°1, freigegeben für die französische Marine. Ist zwar etwas teurer, hält dafür länger, wenn man damit richtig umgeht. Auf dem Hüttendeck fallen gleich links und rechts am Niedergang wie auf einer Brückennock die Steuerstände

auf, beide erneuert. Nur der wuchtige Schornstein mit seiner Vielzahl an Abgas- und Entlüftungsrohren wirkt sehr deplatziert und stört. Das Kartenhaus ist neu. Ihm wurden 20 Zentimeter mehr Raum nach oben gegeben. Warum? Wegen der Kabelstränge unter der Deckenverkleidung und weil immer mal wieder Kommandanten den Segler führen, deren Gardemaß die 190 cm überschreiten. Bücken ist uncool. Der neue Kommandant Andreas-Peter Graf von Kielmansegg wird sich freuen. Dafür hat das Kartenhaus jetzt vollelektronische Karten-Tischdisplays und zwei Drehstühle auf Schienen, wie im Bundestag.

DNV- Det Norske Veritas-zertifiziert nur zum Teil

Nachdem man langsam aber sicher erkannt hatte, dass die GORCH FOCK von Grund auf erneuert werden musste, war auch klar, dass man um eine „Neu-Abnahme“ im Sinne eines Schiffs-Neubaus nicht herumkam. Die GORCH FOCK war bereits zu ihrer Inbetriebnahme 1958 vom damaligen Germanischen Lloyd (GL) zertifiziert worden. Alle aktuell gültigen Regeln für den Schiffbau, besonders die, die es speziell für Marineschiffe gibt, galt es umzusetzen. Das PAMIR-Unglück gab dazu den Anlass, die GORCH FOCK noch einmal sicherer zu machen, als dies bereits bei den Vorgängern der Fall war. Allerdings wurde die GORCH FOCK (II) irgendwann aus der Klasse genommen, d.h. die Überprüfung und Erneuerung der Klassenzertifikate im



Das neue Kartenhaus mit elektronischem Kartendisplay



Blick von der Back nach achtern

Turnus von 5 Jahren wurde durch marineinterne Gutachten und Inspektionen ersetzt. Vielleicht eine Sparmaßnahme? Nur bei Bedarf wurde der GL als externer Berater hinzugezogen. In punkto Sicherheit auf der Bark, insbesondere in der Takelage, gab der Unfall im November 2010, bei dem eine Kadettin durch den Sturz aus dem Mast tödlich verletzt wurde, Anlass, die Technik an Bord zu verbessern und die Ausbildung zu erweitern. Seit Juni 2012 steht auf dem Gelände der Marineschule Mürwick (Flensburg) ein



Hier ist sie stationiert, die GORCH FOCK: Kiel - an der Blücherbrücke Auffällig der runde Kasten auf dem Besanmast – garantierter Handyempfang auch auf hoher See

„Schulungs- und Ausbildungsgerät Mast und Takelage“, so die offizielle Bezeichnung für einen Übungsmast an Land. Der Mast ist eine etwas kleinere Nachbildung der GORCH FOCK Takelage und die Auszubildenden sind durch ein Seil mit einer Fallklaue gesichert. „Die Entscheidung, wer später an Bord aufentert, wird hier getroffen.“ so die Aussage des Kommandeurs.

Da für die Bark auch die Takelage komplett erneuert werden musste (Masten, Rahen und stehendes Gut, laufendes Gut nur teilweise, Segel waren noch neu), beauftragte man DNV mit der technischen Abnahme in Konstruktion und Bau. Die turnusmäßige Überprüfung von Schiff und Maschinenanlage wird zukünftig wieder vom DNV durchgeführt und zwar statt im 5-Jahres Abstand dann alle 3 Jahre.

Unter Deck ist es eng

Jetzt aber rein ins Schiff. Verständlicherweise konnten wir nicht überall reinschauen, auch wegen der Privatsphäre. Der Weg ins Schiff führt vorbei an der Essensausgabe der Kombüse. Diese ist geräumig, viel größer als auf der GF I. Hier der erste Hinweis auf Schäden nach der Indienstellung: Der Boden war nicht fest, es sammelte sich Wasser zwischen Stahldeck und Kunststoffboden. Alles raus und neu! Der Niedergang in den ersten Divisionsraum ist von zwei Kammern gesäumt. In diese wurde eine automatische Spülstraße eingebaut: Rechts schmutziges Geschirr rein – Links sauber und trocken entnehmen!

Unter Deck wird es eng. Wie immer schlafen die Auszubildenden in Hängematten, Stichwort „Tradition“! Kadettinnen und Kadetten getrennt. Wir besichtigen den Bereich der Damen. Vorhänge bieten Sichtschutz. Ausreichend Kopffreiheit: Fehlanzeige. Man musste Kabelstränge, Verrohrung und Luftkanäle unter der Decke anbringen, wo sonst eine lichte Höhe wie auf der GF I herrscht: 2,2 Meter max. ohne Balken. Auf einen Holzboden wurde verzichtet, dafür Kunststoff. Warum man die Technik nicht an die Außenwand gelegt hat, ist unklar. So war es



Ein paar wesentliche Gegenstände sind geblieben, z.B. Notstuerred am Heck und Glocke am Bug

auf der TOWARISCHTSCH. Die geringere Kopffreiheit hatte dort weniger gestört. Wie zur Beginn des GORCH FOCK Schiffs-Lebens liegen in jeder Abteilung drei bis vier Männlein oder Weiblein nebeneinander und zwei übereinander. Da kann schon mal dicke Luft entstehen, und beim Aufstehen eine Beule am Kopf!

Die Frage nach der morgendlichen Verpackung von Hängematte und Bettzeug wird wie folgt beantwortet: „Wenn bei der Kontrolle durch den Wachhabenden das Paket aus Matte und Bettzeug beanstandet wird, dann alles auseinander und neu einpacken!“ Die sportliche Zugabe in Form von einmal über das Deck laufen oder auch in die Wanten wie zu GFI Zeiten - natürlich nur im Schlüppi - spart man sich. Wegen der Menschenrechte!

Die sanitären Anlagen sind durchgehend aus Edelstahl, macht Sinn. Im Waschraum unter der Back, wie schon auf der GFI, zwei Reihen Waschbecken gegenüber. Und aus der Decke ragen die Duschköpfe, also Zähne putzen und duschen in einem. Wer zu lang ist, muss sich bücken,

sonst kommt kein Wasser aus der Brause. Unter Deck gibt es natürlich auch ein Nacht- und Notklo, damit der Weg nicht zu weit ist. Die Technik an Bord ist auf dem letzten Stand: Wasseraufbereitungsanlage (Entsalzung mit Umkehrosmose) sowie eine Kläranlage: Die Abwässer werden auf Trinkqualität gebracht.

Das Hüttendeck, dort wo Kapitän und Offiziere wohnen, ist vollbepackt. Man war 1933 und 1958 nicht auf die Technik von heute eingerichtet. Die beiden Gänge an Steuer- und Backbord sind nur 60cm breit. Auf der GFI, die jetzt Museumsschiff ist, mußte von 80 auf 100cm verbreitert werden. Kommandantenkabine und Offizierskabinen bekamen wir nicht zu Gesicht, aber die Offiziersmesse achtern direkt neben dem Kommandanten. Schade: Wirkt sehr eng und wenig repräsentativ. Da hilft auch das Portrait des aktuellen Bundespräsidenten nicht viel. Wir waren mal auf der mexikanischen CUAUHTÉMOC in der Offiziersmesse; ganz anderer Stil, viel Mahagoni, das gibt was her!



Hauptdeck mit Blick in Richtung Hüttendeck

Wo sind denn nun die Millionen geblieben?

Nach einer Besichtigung der GORCH FOCK geht der Besucher, ob kundig oder nicht in diesem Metier, entweder begeistert ob dieses schmucken Seglers von Bord oder aber auch mit der Frage: „Wo sind sie nun geblieben, die 135 Millionen?“ Hier der Versuch einer Erklärung, die auch die Geschichte mit einbezieht.

1. Die Angst, dass die Öffentlichkeit und in Folge die Politik eine Ausbildung auf einem Segelschulschiff nicht mehr will! Das war bereits 1932 so, nachdem die NIOBE in der Ostsee bei einem plötzlich aufkommenden Gewitter kenterte und über 60 Männer mit in die Tiefe riss. Erst eine Volksinitiative mit Geldspenden bewegte den Reichstag, einem Neubau zuzustimmen. Das Ergebnis waren fünf Barken, von denen drei (USCG EAGLE, SAGRES und MIRCEA) noch in See gehen. Eine Erfolgsgeschichte.

2. Dann, 1958, der Neubau des heutigen Schiffes. Ihm vorausgegangen war der Untergang der PAMIR. „Ich bin entsetzt, wir brauchen eine norwegische Besatzung“, äußerte sich ein Bundestagsabgeordneter. Warum überhaupt ein Segelschiff? – Die Sicherheit des Schiffes und die Befähigung der Besatzung werden in Frage gestellt. Diese und andere Argumente, die den Neubau eines Segelschulschiffes in Frage stellen, begleiten die GORCH FOCK bis zum Stapellauf. Die Marine tut jedoch alles, um die Bedenken mit technischen Daten und Ausrüstung neuester Generation zu widerlegen. Besonders steht die Befähigung von Kommandant und Besatzung im Kreuzfeuer.

3. Bei solcher Vorgeschichte ist es kein Wunder, dass die Verantwortlichen der Marine den Ball flach halten wollten, als herauskam, dass irgendwann eine Summe erreicht war, die einen Neubau gerechtfertigt hätte. Erst im Mai 2019 lautete die Antwort des BMVG auf eine Anfrage der FDP und anderer Abgeordneter: „Die Deutsche Marine wird an der Ausbildung auf einem Segelschulschiff auch im Falle eines Abbruchs der Instandhaltung der GORCH FOCK festhalten.“

4. Man wusste erst sehr spät, wie es um die GORCH FOCK stand. Die Jahre, Jahrzehnte vor der großen Überholung hatte es zwar regelmäßig Reparaturen gegeben, davon u.a. 2000/2001 eine sehr umfangreiche, aber nie ging man in die Tiefe, hat die Substanz richtig untersucht. Dazu wäre ja eine vollständige Freilegung der Innenverkleidungen notwendig gewesen sowie die Demontage von Anlagen. Das ist aufwändig und teuer, nur, um mal zu sehen, wie es dahinter aussieht! Ein schlauer Schiffbauingenieur wäre vielleicht auf die Idee gekommen, sich die GORCH FOCK I in Stralsund näher anzuschauen, von innen. Denn dort ist alles raus. Man sieht genau den Zustand des Stahlbaus. Beide Schiffe haben eine ähnliche Fahrzeit hinter sich: TOWARISCHTSCH 56 Jahre mit der Zeit vor 1945 und GORCH FOCK 58 Jahre. Beide Schiffe haben einen Stahlrumpf. Die Spanten, Bodenwrangen, Schotten, Masten und Spieren waren auf der GORCH FOCK II bereits geschweißt, nur die Außenhaut genietet. Jetzt ist die Bark der Marine nur noch geschweißt, mit aufgeklebten Nietköpfen, wegen der historischen Optik, ... welch eine Verballhornung!

5. Die Planungs-Inkompetenz! Ein hartes Wort, aber es drängt sich der Verdacht auf, dass viele Unkundige bei dem Projekt GORCH FOCK mitgewirkt haben und auch ihren Einfluss auf Entscheidungen hatten. Kleines Beispiel: Vor dem Dreifachruderrad auf dem Hüttendeck steht der Kompass, es ist zum Glück noch der Alte. Und der funktioniert, wenn nicht jemand den Lüftungspilz aus Stahlblech direkt davorgesetzt hätte. Warum stimmt der Kompass plötzlich nicht mehr? Ach so, Eisenmetall beeinflusst das magnetische Verhalten! Alles wieder raus, Verkleidung aus Aluminium, jetzt dreht er sich wieder richtig. Die ausführende Firma musste auf eigene Kosten nachbessern.

6. Am Gravierendsten auf die Kostenexplosion wirkte sich das enge Vertrauensverhältnis zwischen den Kontrolleuren der Marine und der Werft in Elsflth aus. Angebote und Rechnungen wurden auf eine Art genehmigt, wie es in der freien Wirtschaft nicht üblich ist. Rechnungen von Unterlieferanten waren überhöht, Kostenreduktionen nicht umgesetzt. All das in Summe, Gesamtzustand der Bark, Planung, Kontrolle, Betrug durch die Werft führte zu einem Endbetrag, der einen Neubau leicht gerechtfertigt hätte. Die Medien und die Staatsanwaltschaft Osnabrück haben diese Missstände umfassend untersucht und aufgedeckt. – Aktuell hat die Staatsanwaltschaft in Osnabrück Anklage vor dem Landgericht Oldenburg wegen Betruges in einem besonders schweren Fall zum Nachteil des Marinearsenals Wilhelmshaven gegen zwei ehemalige Vorstände der Werft in Elsflth erhoben. In der umfassenden Anklageschrift wird ihnen gewerbsmäßiger Betrug zum Nachteil des Marinearsenals in Wilhelmshaven vorgeworfen. Die beiden Männer sollen zwischen 2014 und 2018 dafür verantwortlich gewesen sein, dass bei der Werft systematisch unzutreffende Abrechnungen erfolgten. Der Deutschen Marine sei dadurch ein Schaden von rund 7,2 Millionen Euro entstanden.

Schlussfolgerung

Die Deutsche Marine hat wieder ein altes-neues Segelschulschiff, endlich, nach langen sechs Jahren. Alle sind glücklich, dass die GORCH FOCK wieder Ausbildungsfahrten machen kann und die Bundesrepublik Deutschland im Ausland würdig vertritt. Wenn erst einmal genug Wind durch die Segel gestreift ist, wenn Routine an Bord zurückgekehrt ist und keine Hiobsmeldungen den Ruf der Bark weiter beschädigen, dann wird allmählich das Desaster um den „Neubau“ der alten Dame vergessen sein. Wünschen wir der Besatzung, den Kadettinnen und Kadetten allzeit guten Wind und immer eine Handbreit Wasser unter dem alten Kiel!

Wer immer noch Zweifel am Sinn einer Ausbildung auf einem Schulschiff hat, dem sei folgender Ausspruch ans Herz gelegt:

**Johann Kinau alias Gorch Fock verglich einen Segler mit einem Lebensschiff:
„Du kannst dein Leben nicht verlängern, noch verbreitern – nur vertiefen.“**



Flautenfahrt mit guter Laune - ARTEMIS-Törn zur Hanse Sail nach Rostock

Text und Fotos: Andreas von Klewitz

Ein Sommer ohne Wind, besonders in der Ostsee. Unser Autor hat trotzdem das Beste daraus gemacht, wie viele von uns, und ist mit der ARTEMIS zur Hanse Sail „gesegelt“



DAR MŁODZIEZY und GORCH FOCK in Warnemünde

Als Segelerlebnis war der Törn der ARTEMIS von Kiel zur Hanse Sail 2022 in Rostock eher enttäuschend, dennoch bot die Kurzreise einiges, was sie dennoch zu einem schönen Erlebnis werden ließ. Ihren Anfang nahm die Fahrt zur Überraschung mancher Teilnehmer bereits um die Mittagszeit des 8. August. Statt jedoch wie geplant um 12 Uhr von Holtenau abzulegen, mussten wir auf eine Nachzüglerin warten, die erst zwei Stunden später auf See an Bord genommen werden konnte. Der guten Laune tat die Verzögerung ebenso wenig Abbruch wie das diesige und nahezu windstille Wetter. Nach einer Vorstellung der Crew durch Kapitän Julian und der Sicherheits- und Segeleinweisung durch Steuermann Henner und Matrose Berend nahm die ARTEMIS unter Motor Kurs auf Bagenkop/Langeland. Unterwegs begegneten wir der dänischen Königsyacht DANNEBROG und einigen kleineren Seglern, gegen 18 Uhr liefen wir an unserem Bestimmungsort ein, wo es für die insgesamt 33 Gäste ein von Bordkoch Cooky zubereitetes und von den Servicekräften Saskia und Katharina serviertes Abendessen gab. Mit einem geselligen Beisammensein an Deck und im Salon fand der erste Tag seinen ebenso späten wie vergnüglichen Abschluss.

Am 9. August hieß es früh aufstehen, denn bereits um 7.30 Uhr ging es wieder hinaus, diesmal mit Kurs auf das Ostseebad Kühlungsborn. Inzwischen hatte auch das Wetter gewechselt. Die Sonne schien, und es gab sogar eine Mütze Wind, die uns ermöglichte, das erste und einzige Mal auf der Reise Segel zu setzen. Viel Fahrt machte die ARTEMIS zwar nicht, dafür gab es Gelegenheit, ins Rigg zu steigen und einen Ausritt auf dem Klüverbaum auszuprobieren. Am Nachmittag



ARTEMIS auf dem Weg nach Kühlungsborn

schief dann der Wind ein und machte einer gehörigen Hitze Platz, der Rest der Strecke musste unter Motor zurückgelegt werden. In Kühlungsborn gingen wir gegen 19 Uhr vor Anker. Hier konnte man ein erfrischendes Bad im Meer nehmen und nach dem Abendessen dank der Wärme noch lange an Deck sitzen und Erfahrungen austauschen.

Dazu sei angemerkt, dass diesmal der Altersdurchschnitt der Trainees deutlich unter dem sonstigen Mittelwert lag, da Kinder und Jugendliche mit von der Partie waren. Mit ihrer Neugierde und ihrem Entdeckungsgeist gaben sie der Fahrt nicht nur eine wunderbar erfrischende Note, sondern überboten die Erwachsenen auch manches Mal an Mut und Ausdauer, wenn es darum ging, die ARTEMIS einmal aus der Vogelschauerspektive zu betrachten.

Der 10. August, der dritte und letzte Tag auf See, begann wieder mit Sonnenschein und einem ausgiebigen Bad im Meer. Bevor die ARTEMIS Anker lichtete, wurde ihre Bordwand für die Teilnahme an der Hanse Sail hier und dort etwas nachgeweißelt, auch durften die Gäste noch ein paar Schnapsschüsse vom Dinghi aus machen. Gegen 12 Uhr verließen wir dann Kühlungsborn und fuhren unter Motor an der Küste Mecklenburg-Vorpommerns entlang nach Rostock. Die Fahrt dorthin war innerhalb von wenigen Stunden bewältigt, zu sehen gab es unterwegs indessen reichlich. So konnten wir bei der Einfahrt in Warnemünde bereits mehrere Teilnehmer der Hanse Sail ausmachen, im Rostocker Stadthafen kamen weitere historische Segelschiffe hinzu. Die ARTEMIS bezog ihren Liegeplatz zwischen der WYLDE SWAN und der GULDEN LEEUW, hinter denen eine große Anzahl weiterer Oldtimer, darunter die MINERVA, TWISTER, ZUIDERZEE, MARE FRISIUM, MORGENSTER und ETHEL VON BRIXHAM festgemacht hatten. Leider musste am Abend zur Enttäuschung mancher Gäste das traditionelle Captain's Dinner auf der ARTEMIS ausfallen. Als kleine Entschädigung gab es aber ein



Sonne, Sonne, Sonne – alles wird schnell trocken

leckeres Buffet von Bordkoch Cooky und die Gelegenheit, anschließend den Hafen auf eigene Faust zu erkunden. Mit der Ausschiffung am 11. August um 9 Uhr fand der Törn sein Ende. Wer mochte, konnte in Rostock noch die offizielle Eröffnung der Hanse Sail am Nachmittag abwarten oder schon vorab per Ausflugsdampfer nach Warnemünde schippen und dort die DAR MŁODZIEZY besichtigen. Im Gegensatz zur benachbarten GORCH FOCK (II), die erst am Folgetag zum Bordbesuch einlud, hatte das polnische Segelschulschiff schon am Vormittag des 11. August für Publikumsverkehr geöffnet, wodurch man noch vor dem großen Ansturm den imposanten Großsegler in Ruhe erkunden und ein paar schöne Mitbringsel aus dem Bordshop ergattern konnte.

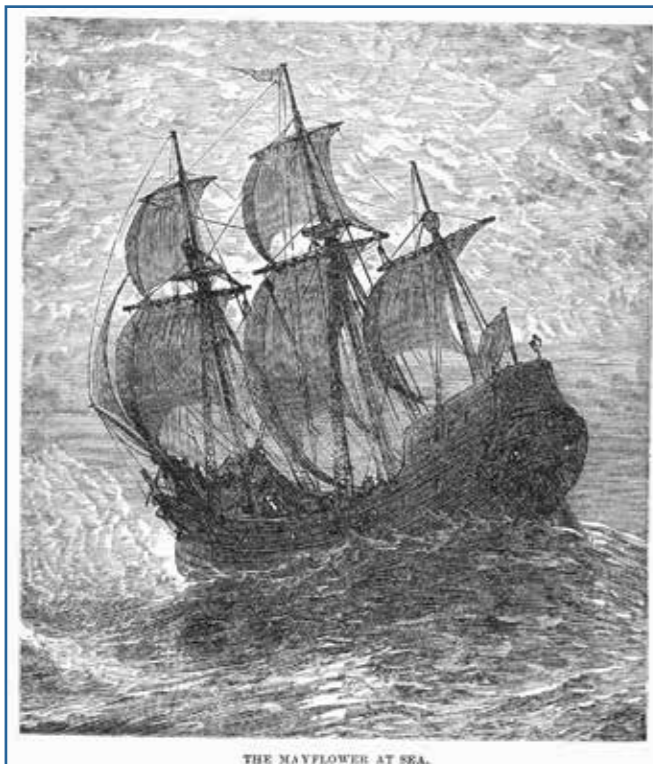


Gulden Leeuw im Rostocker Hafen

Englisches Auswandererschiff MAYFLOWER von ca. 1590

von Klaus Intemann

Das an sich recht unbedeutende Handelsschiff MAYFLOWER ging in die Geschichte ein, als es 1620 die sogenannten „Pilgerväter“, puritanische Auswanderer, von England ins heutige Plymouth, Massachusetts, USA, transportierte und damit die englische Besiedlung der nördlichen Neuenglandstaaten mitbegründete. Die MAYFLOWER war zum Zeitpunkt ihres Baus eigentlich schon veraltet. Sie war eine schlecht gelungene Mischform aus der älteren Bauweise der Karacke und der zu diesem Zeitpunkt in England schon fest etablierten, moderneren Bauweise der Galeone. Der relativ schlanke Rumpf mit einem Länge-Breite-Verhältnis von 4:1 ist typisch für eine Galeone, die hohen Kastele für eine Karacke. Vieles spricht



THE MAYFLOWER AT SEA.

daher dafür, dass die MAYFLOWER nicht in England gebaut wurde, sondern ca. 1590 in Frankreich. Sie wurde jedenfalls erstmals 1606 in den Listen des Londoner Hafens erwähnt. 1607 oder 1608 wurde die MAYFLOWER von Kapitän Christopher Jones und einigen Miteignern gekauft. Sie setzten das Schiff in der Küstenschiffahrt zwischen England und Frankreich ein. Es mutet schon etwas wie ein Witz der Geschichte an, dass das Schiff, das einmal Puritaner über den Atlantik tragen sollte, vorher jahrelang Wein aus Frankreich holte. Jones wird gewusst haben, warum er sich mit dem Schiff normalerweise nicht auf den offenen Atlantik wagte. Der schlanke Rumpf und die hohen Kastele ergaben einen gefährlich hohen Schwerpunkt. Alan Villiers schrieb in seinem Buch „Ein Königreich für ein Schiff“ über seine Fahrt mit dem Nachbau: „Die Mayflower rollte, schlingerte, stampfte und bockte. Sogar einige unserer alten Kap-Hoorn-Segler litten mehrere Tage unter schwerster Seekrankheit.“ Es ist nicht bekannt, warum sich Kapitän Jones trotz seines Wissens um die schlechten Seeigenschaften der MAYFLOWER

und unzureichender navigatorischer Kenntnisse 1620 auf das Wagnis einer Atlantiküberquerung einließ. Man kann nur vermuten, dass er dringend Geld brauchte. Jedenfalls übernahm er den Auftrag, mit seinem Schiff puritanische Auswanderer von England nach Nordamerika zu der bereits 1606 gegründeten Kolonie der Chesapeake-Bay in Virginia zu bringen.

Am 6. September 1620 stach die MAYFLOWER vom südenglischen Plymouth aus in See. An Bord des überladenen Seglers waren wohl 31 Mann Besatzung und 105 Passagiere (einige Quellen sprechen von 25 Mann und 102 Passagieren). Trotz der weit fortgeschrittenen Jahreszeit segelte Jones direkt durch den Nordatlantik, statt die längere, aber sicherere Südroute zu wählen. Nach 67 Tagen auf See und etlichen Stürmen erreichte die MAYFLOWER am 11. November die amerikanische Küste in der Nähe des heutigen Provincetown am Cape Cod, 500 km nördlich des geplanten Reiseziels. Zwei der Passagiere hatten die harte Zeit nicht überlebt, ein Kind war geboren worden. Zum Vergleich: Alan Villiers brauchte 1957 mit dem Nachbau auf der längeren Südroute 53 Tage, allerdings im Frühjahr. Die gläubigen Siedler blieben dort, wohin sie Gott (oder der nicht besonders fähige Kapitän Jones) geführt hatte. Obwohl die MAYFLOWER für den Winter



Die Pilgerväter gehen von Bord

Unterschlupf bot und hilfsbereite Indianer die Siedler mit Nahrung versorgten, wurden die Siedler und Mannschaft von der Tuberkulose dezimiert. Nur etwa die Hälfte der Menschen überlebte.

Die MAYFLOWER lief am 5. April 1621 wieder nach England aus, das sie wohlbehalten erreichte. Kapitän Jones starb ein Jahr später in London. Sein Schiff wurde letztmalig 1624 in einem Wertgutachten urkundlich erwähnt. Es steht zu vermuten, dass sie zu diesem Zeitpunkt von der Eigner-Gemeinschaft weiterverkauft werden sollte. Über das weitere Schicksal des Schiffes ist nichts bekannt. Sie soll gerüchtweise einige Jahre später in England abgewrackt worden sein.

Die Pilgerväter – Helden oder Fanatiker?

Die heute untrennbar mit der US-amerikanischen Geschichte verbundenen „Pilgerväter“ waren Anhänger einer radikalen Randgruppe englischer Puritaner, die sich von der anglikanischen Staatskirche losgelöst hatte. 1608 wanderte eine kleine, etwa 30-köpfige Gruppe der in England unter massivem Druck stehenden, sogenannten Separatisten unter Führung von William Brewster und Richard Clifton in die Niederlande aus. Bild 2 Aber auch dort blieben sie ungeliebt. Schlechte wirtschaftliche Bedingungen führten 1617 zu den Überlegungen, nach Amerika weiter zu ziehen. 1620 charterten sie daher das kleine und altersschwache Schiff SPEEDWELL, das sie via Southampton über den Atlantik bringen sollte. In England trafen sie auf eine etwa 70-köpfige Gruppe von Separatisten, mit denen sie dann gemeinsam die größere MAYFLOWER charterten. Über die Fahrt nach Amerika wurde bereits oben berichtet. Wegen der sandigen Böden auf der Halbinsel Cape Cod segelten sie etwa einen Monat nach ihrer Ankunft ein paar Meilen weiter über die Cape-Cod-Bucht zur eigentlichen Festlandküste und gründeten die Kolonie Plymouth. Dort „bedankten“ sie sich bei den Indianern für die Unterstützung während des ersten Hungerwinters durch religiös begründete Landnahme und gnadenlose Vertreibung („God's own Country“). Auch spätere Einwanderer wie die toleranten Quäker wurden von den fanatischen Pilgervätern diskriminiert und verfolgt.



Mayflower Nachbau von 1956

Nur noch im Antiquariat erhältlich: Alan Villiers, Ein Königreich für ein Schiff, Verlag Hans Dulk, Hamburg 1960

Daten und Fakten der MAYFLOWER

Schiffstyp: Dreimaster, Mischform aus Karacke und Galeone
 Gebaut in England zwischen 1590 und 1605
 Besatzung: 31 Mann (1620), 1624 zuletzt erwähnt

Technische Daten

basierend auf den Nachbau von 1956
 Verdrängung: 365 ts
 Länge ü.a. 40,10 m, 24,25 m in der Wasserlinie
 Breite: 7,85 m
 Tiefgang: 3,90 m
 Segelfläche: 470 m²
 max.
 Geschwindigkeit: 10 Knoten



Norbert Thomé stellt vor:

Köhlers Flotten Kalender 2023

Hans-Jürgen Witthöft (Herausgeber), Text- und Bildband in Farbe & s/w, 272 Seiten 15x21 cm, Verlag Koehler Hamburg, 22,95 €.

„Die maritime Welt zwischen zwei Buchdeckeln“ - so beschreibt der Verlag die neue Ausgabe des Flottenkalenders. Das „Internationale Jahrbuch der Seefahrt“ berichtet auch diesmal wieder umfassend über das maritime Geschehen national und international. Allein die Rubrik „Maritime Streiflichter“ umfasst 134 Seiten und in einer Vielzahl von Beiträgen begegnet der Leser u.a. der GRÖNLAND, der unendlichen Reparatur-Geschichte GORCH FOCK (2) oder dem Kampf gegen den Plastikmüll in den Ozeanen. Eine weitere Story mit dem Titel „Gorch Fock – Ein Name, zwei Stapelläufe“ erzählt kurzgefasst über die Geschichte der beiden Schiffe. Schließlich ein Bericht über die Verlegung des SCHULSCHIFF DEUTSCHLAND nach Bremerhaven. Einen breiten Raum nehmen die Schiffe der Deutschen Marine ein. Informativ die Geschichte der Hamburg Süd – Reederei. Wie immer, so ist auch diese Ausgabe allen Marinefreunden zu empfehlen

Oceanum - Jahrbuch der Schifffahrt

Tobias Gerken (Herausgeber), Text und Bildband in Farbe & s/w, 272 Seiten 14,8x21 cm, Oceanum Verlag, 19,90 €

Unter neuem Namen gibt es nun im siebten Jahr das Jahrbuch mit aktuellen Informationen über Schiffe, Menschen, Häfen und das Meer. In über dreißig fachlich fundierten und dennoch unterhaltsamen Beiträgen trifft Nostalgie auf Gegenwart. Bemerkenswert der Beitrag von Christine Hieber über den Untergang der PAMIR im Jahre 1957. Ganz im Heute dagegen der Artikel über das Entladen der AVONTUUR - einer der wenigen noch fahrenden Frachtsegler - im Hamburger Hafen, bei dem D. P. Kleine dabei war. Für Freunde der Traditionsegler wird der Artikel über Werk und Leben des Marinemalers A.O. Fischer, Seemann und Maler, überaus interessant sein. Über die internationale Organisation „Sea Shepherd“, die sich für den Schutz der Meere einsetzt, und deren Schiffe gibt es einen umfassenden Beitrag. Insgesamt wieder eine interessante, vielseitige und gut gelungene Chronik über die Schifffahrt im umfassenden Sinne.



STATSRAAD LEHMKUHL: Auf allen Weltmeeren im Dienste der Wissenschaft

Im August 2021 startete STATSRAAD LEHMKUHL in Arendal (N) die One Ocean Expedition um die Welt. Im Laufe von 20 Monaten wird das Schiff 55.000 Seemeilen zurücklegen und 36 Häfen rund um den Globus anlaufen. One Ocean Expedition ist Teil der UN-Dekade des Ozeans. Ziel ist es, Bewusstsein zu schaffen und Wissen über die wichtige Rolle des Meeres für eine nachhaltige Zukunft in globaler Perspektive zu teilen. Die Expedition endet am 15. April 2023 in Bergen.

Durch Forschung und Technologie werden viele Informationen darüber gesammelt, wie wir Menschen den Ozean beeinflussen. Die 107 Jahre alte STATSRAAD LEHMKUHL wurde zu einem modernen Forschungsschiff umgebaut und sammelt während der gesamten Expedition wissenschaftliche Daten über das Meer. Die Instrumente messen unter anderem den Gehalt an CO₂, Mikroplastik, Ozeanversauerung, Vermüllung und Temperaturen im Meer.

Auf der Weltumsegelung fungiert STATSRAAD LEHMKUHL sowohl als schwimmende Universität als auch als Ausbildungsschiff. Die Expedition bringt Studenten, Forscher, Manager und gewöhnliche Mitsegler zusammen, um Wissen über das Meer zu sammeln und auszutauschen und gemeinsam das Schiff zu segeln.

„Wir werden ein starkes Sprachrohr sein, das Menschen dazu inspirieren kann, sich an der Arbeit für saubere und nachhaltige Ozeane zu beteiligen. Wir werden neues Wissen über die Nutzung und Erhaltung der Meeresressourcen aufbauen und dieses mit dem Rest der Welt teilen“, sagt Haakon Vatle, Direktor der Stiftung Statsraad Lehmkuhl.

In diesem Heft veröffentlichen wir einige Fotos, die einen optischen Eindruck dieser Reise vermitteln, offiziell freigegeben durch die Stiftung in Bergen. Nach Abschluss der Forschungsfahrt möchte TALL-SHIP Friends ein Sonderheft herausgeben, das auch Lesern außerhalb unseres Vereins zugänglich gemacht werden soll. Verhandlungen über Inhalt, Gestaltung, Auflage, Sprachen und besonders die Finanzierung wird der Vorstand mit der Stiftung in Bergen und einem Kooperationspartner in Deutschland führen.





Riggtraining mit den Neuankömmlingen, Foto: Ole-Morten Algerøy



Reparatur im Bootsmannsstuhl, Foto: Isak Okkenhaug



Foto: Ingrid Wollberg



Foto: Ingrid Wollberg



Im Pazifik, Foto: Malin Kvamme



Foto: Ingrid Wollberg

Mitgliedschaft bei **TALL-SHIP** Deutschland e.V. lohnt sich ! *friends*

Die unter den Schiffen aufgeführten Preise sind Sonderpreise und gelten nur für unsere Mitglieder. Jeder kann Mitglied werden und profitiert sofort von den günstigeren Konditionen – zuzüglich des Jahresmitgliedsbeitrags.

Wichtig: Die Anfrage zu einer Buchung auf dem gewünschten Törn muss immer über unserer Geschäftsstelle in Hamburg (direkt per Telefon, Email oder per WEB-Formular) erfolgen. Eine Direktbuchung zu unseren Konditionen bei den jeweiligen Organisationen ist nicht möglich.

Zu den Segelreisen:

Sofern nicht anders angegeben, ist Auslaufen einen Tag nach und Einlaufen einen Tag vor den genannten Start-/Ende-Terminen (Einschiffungs-/Ausschiffungsterminen). Die Anreise zum und die Abreise vom Hafen erfolgt in Eigenverantwortung. Die Daten können nicht immer aktuell sein, deshalb ist eine Anfrage zu freien Plätzen, Terminen und ggf. Reiseverlauf erforderlich. Genauere Informationen zu den Schiffen und Reisen über unsere

Internetseite: www.tallshipfriends.de in der Rubrik Segeln mit uns

Ein rechtlicher Hinweis:

Tall-Ship Friends Deutschland e.V. ist kein Reiseveranstalter, wir vermitteln die Törns zur Unterstützung der jeweiligen Schiffe. Verantwortlich für Änderungen ist ausschließlich der Eigner des jeweiligen Schiffes. Kurzfristige Änderungen vor Reisebeginn werden wir, wenn möglich sofort mitteilen. Es bestehen jedoch keine Regressansprüche gegenüber TALL-SHIP Friends Deutschland e.V.

Änderungen und Irrtum in Bezug auf die hier veröffentlichten Törnpläne bleiben vorbehalten.

Buchungsanfragen und Törn-Anmeldungen bei:

Tall-Ship Friends Deutschland e.V. - Zeidlerstr. 61, 21107 Hamburg Tel. 040 - 94 79 04 18 *

E-Mail: verein@tallshipfriends.de oder über das Anfrage- und Buchungsformular auf www.tallshipfriends.de

*) Die Geschäftsstelle ist nicht immer telefonisch erreichbar, daher ist der Weg über Email oder das Formular im Internet der sicherste.

SANTA MARIA MANUELA, Viermast-Gaffelschoner (P)

Törn	Datum Start	Von - Nach	Datum Ende	2er-Belegung	Einzel-Belegung
SMM2209	13.11.2022	Funchal/Madeira/P - Porto Santo - Desertas - Funchal/P	17.11.2022	576 €	846 €
SMM2210	18.11.2022	Funchal/P - Tenerifa/E	23.11.2022	576 €	846 €
SMM2305	03.06.2023	Brest/F - Rouen/F	07.06.2023	612 €	---
SMM2306	20.06.2023	Honfleur/F - Bordeaux/F	25.06.2023	846 €	---
SMM2307	25.06.2023	Bordeaux/F - A Coruna/E	02.07.2023	1.197 €	---
SMM2308	02.07.2023	A Coruna/E - Porto/P - Lissabon/P	07.07.2023	855 €	---

STATSRAAD LEHMKUHL, Bark (N)

Törn	Datum Start	Von - Nach	Datum Ende	TSF Jugend	TSF Erw.
Bei den Törns kann jeweils eine Übernachtung vorher und nachher gebucht werden (je 55,- € mit Frühstück)					
SL2604	26.04.2023	Bergen/N - Lerwick/UK - Bergen/N	02.05.2023	756 €	945 €
SL2505	25.05.2023	Bergen/N - Lerwick/UK - Bergen/N	30.05.2023	630 €	788 €
SL2506	25.06.2023	Bergen/N - Den Helder/NL (TSR)	29.06.2023	504 €	630 €
SL0207	02.07.2023	Den Helder/NL - Hartlepool/UK (TSRace 1)	06.07.2023	504 €	630 €
SL0907	09.07.2023	Hartlepool/UK - Fredrikstad/N (TSRace 2)	15.07.2023	756 €	945 €
SL1807	18.07.2023	Fredrikstad/N - Lerwick/UK Cruise in Company	26.07.2023	1.008 €	1.260 €
SL2907	29.07.2023	Lerwick/UK - Arendal/N (TSRace 3)	03.08.2023	630 €	788 €
SL1808	18.08.2023	Arendal/N - Bergen/N	21.08.2023	378 €	473 €

ROALD AMUNDSEN, Brigg (D)

Törn	Datum Start	Von - Nach	Datum Ende	TSF Jugend	TSF Erw.
R797	21.02.2023	Bermuda/UK - Azoren/P	15.03.2023	1.574 €	2.305 €
R799	16.03.2023	Azoren/P - Cherbourg/F	02.04.2023	1.218 €	1.526 €
R800	03.04.2023	Cherbourg/F - Amsterdam/NL	11.04.2023	624 €	880 €
R801	12.04.2023	Amsterdam/NL - Eckernförde/D	19.04.2023	560 €	814 €
R803	07.05.2023	Neustadt i.H./D - Wismar/D	13.05.2023	595 €	719 €
R804	14.05.2023	Wismar/D - Kiel/D	19.05.2023	535 €	671 €
R805	20.05.2023	Kiel/D - Eckernförde/D	25.05.2023	535 €	671 €
R806	26.05.2023	Eckernförde/D - Ostsee - Eckernförde/D	29.05.2023	315 €	435 €
R807	30.05.2023	Eckernförde/D - Ostsee - Wismar/D	05.06.2023	614 €	757 €
R808	06.06.2023	Wismar/D - Malmö/S	11.06.2023	545 €	690 €
R809	12.06.2023	Malmö/S - Kiel/D	19.06.2023	714 €	880 €
R810	20.06.2023	Kieler Woche: Tagesfahrten	24.06.2023	Preise auf Anfrage	
R811	25.06.2023	Kiel/D - NOK - Den Helder/NL (TSRaces)	01.07.2023	614 €	762 €
R812	01.07.2023	Den Helder/NL - Hartlepool/UK (TSRaces 1)	08.07.2023	Preise auf Anfrage	
R813	08.07.2023	Hartlepool/UK - Fredrikstad/N (TSRaces 2)	17.07.2023	Preise auf Anfrage	
R814	17.07.2023	Fredrikstad/N - Lerwick/UK (cruise in comp.)	28.07.2023	Preise auf Anfrage	
R815	28.07.2023	Lerwick/UK - Arendal/N (TSRaces 3)	05.08.2023	Preise auf Anfrage	
R816	05.08.2023	Arendal/N (Auslaufparade) - Rostock/D	10.08.2023	510 €	657 €
R817	11.08.2023	Hansesail Rostock: Tagesfahrten	13.08.2023	Preise auf Anfrage	
R818	14.08.2023	Rostock/D - Ostsee - Sassnitz/D	17.08.2023	315 €	435 €
R819	18.08.2023	Sassnitzer Hafentage: Tagesfahrten	20.08.2023	Preise auf Anfrage	
R820	21.08.2023	Sassnitz/D - Ventspils/LV	30.08.2023	880 €	1.146 €
R821	31.08.2023	Ventspils/LV - Sassnitz/D	09.09.2023	880 €	1.146 €
R822	10.09.2023	Sassnitz/D - Neustadt i.H./D	15.09.2023	545 €	690 €
R824	18.09.2023	Neustadt i.H./D - Wismar/D	23.09.2023	545 €	690 €

Zu den Preisen kommen normalerweise Mitgliedsbeiträge des Vereins Leben und Lernen auf Segelschiffen e.V., die für TSF Mitglieder entfallen (Erwachsene = 70 €, Jugendliche = 40 €)

ANTIGUA, Barkentine (NL)

Törn	Datum Start	Von-Nach	Datum Ende	TSF Mitgl. Etagenbett	TSF Mitgl. Einzelbett
AN2409	24.09.2023	Fotoreise Spitzbergen ab/an Longyearbyen	02.10.2023	2.565€	2.970 €
AN2210	22.10.2023	Nordlicht & Wale: Tromsø - Tromsø	28.10.2023	1.314 €	1.494 €
AN1311	13.11.2023	Nordlicht & Lofoten: Tromsø - Bodø	20.11.2023	1.431 €	1.611 €

ATLANTIS, Barkentine (NL)

Törn	Datum Start	Von-Nach	Datum Ende	TSF Mitglieder
AT085	08.05.2023	Rund Funen: Kiel (Holtenau) - Funen - Kiel	16.05.2023	1.008 €
AT265	26.05.2023	Pfingsten in der Ostsee: Kiel - Kiel (Holtenau)	28.05.2023	396 €
AT256	25.06.2023	Sail & Bike: Kiel - süddänische Inseln - Kiel (Holtenau)	04.07.2023	1.467 €
AT047	04.07.2023	Sail & Bike: Kiel - süddänische Inseln - Kiel (Holtenau)	09.07.2023	837 €
AT177	17.07.2023	Meilentörn nach Süden: Kiel - Cascais (Lissabon/P)	30.07.2023	1.098 €
AT307	30.07.2023	Meilentörn im Süden: Cascais (Lissabon/P) - Olbia/ESP	09.08.2023	1.044 €
AT108	10.08.2023	Mittelmeer: ab - an Olbia/ESP	18.08.2023	1.242 €

ARTEMIS, Bark (NL)

Törn	Datum Start	Von-Nach	Datum Ende	TSF Mitglieder
AR085	08.05.2023	Ostsee 1: Hamburg - süddänische Inseln - Kiel	14.05.2023	819 €
AR145	14.05.2023	Ostsee 2: Kiel (Holtenau) - süddänische Inseln - Kiel	21.05.2023	972 €
AR215	21.05.2023	Ostsee 3: Kiel - süddänische Inseln - Kiel	26.05.2023	702 €
AR265	26.05.2023	Ostsee 4: Kiel - süddänische Inseln - Kiel	29.05.2023	558 €
AR315	31.05.2023	Rund Seeland: Kiel - Kopenhagen - Kiel	08.06.2023	1.017 €
AR198	19.08.2023	Ostseetörn Bornholm: Rostock - Bornholm - Kiel	24.08.2023	738 €

EYE OF THE WIND, Brigg (UK/Jersey)

* Preise für Jugendliche bitte anfragen

Törn.	Datum Start	Von - Nach	Datum Ende	TSF Jugend *	TSF Erw.
E13	29.04.2023	Elsfleth/D - Hamburg/D	04.05.2023		1.318 €
E14	05.05.2023	Hamburger Hafengeburtstag: Tages- und Abendfahrten	07.05.2023	Preise auf Anfrage	
E15	08.05.2023	Hamburg/D - NOK - Kiel/D	12.05.2023		1.054 €
E17	16.05.2023	Eckernförde/D - Dän. Südsee - Flensburg/D	20.05.2023		1.054 €
E18	22.05.2023	Flensburg/D - Schlei - Eckernförde/D	27.05.2023		1.845 €
E19	27.05.2023	Eckernförde/D - Rund Fünen - Kiel/D	03.06.2023		1.845 €
E20	03.06.2023	Kiel/D - Rund Fünen - Kiel/D	10.06.2023		1.845 €
E21	10.06.2023	Kiel/D - Ostsee - Kiel/D	16.06.2023		1.581 €
E22	18.06.2023	Kieler Woche: Tages- und Abendfahrten	25.06.2023	Preise auf Anfrage	
E24	26.06.2023	Kiel/D - Ostsee - Kopenhagen/DK	01.07.2023		1.318 €
E25	01.07.2023	Kopenhagen/DK - Bornholm - Kalmar/S	08.07.2023		1.054 €
E26	08.07.2023	Kalmar/S - Ostsee - Stockholm/S	15.07.2023		1.845 €
E28	22.07.2023	Stockholm/Schweden - Aland - Stockholm	29.07.2023		1.845 €
E29	29.07.2023	Stockholm/S - Ostsee - Stralsund/D	05.08.2023		1.845 €
E30	05.08.2023	Stralsund/D - Ostsee - Rostock/D	09.08.2023		1.054 €
E31	10.08.2023	Hanse Sail Rostock: Tages- und Abendfahrten	13.08.2023	Preise auf Anfrage	
E32	14.08.2023	Rostock/D - Kreidefelsen Moen - Kopenhagen/DK	21.08.2023		1.845 €
E33	21.08.2023	Kopenhagen/DK - Oeresund - Göteborg/S	26.08.2023		1.318 €
E34	26.08.2023	Göteborg/S - Schärenwelt - Göteborg/S	02.09.2023		1.845 €
E37	13.10.2023	Amsterdam/NL - Brest/F	22.10.2023		2.125 €
E38	23.10.2023	Brest/F - Biscaya - A Coruna/E	30.10.2023		1.845 €

Für 2023 liegen uns die Törnpläne für folgende Schiffe zu Redaktionsschluss nicht vor:

ALEXANDER VON HUMBOLDT II, Bark (Deutschland)

CHRISTIAN RADICH, Vollschiiff (Norwegen)

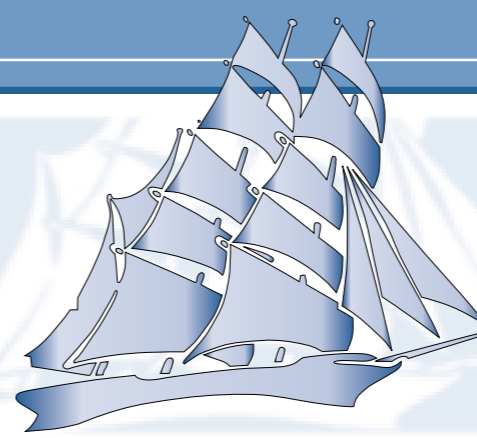
THOR HEYERDAHL, Dreimast-Topsegelschoner (D)

GREIF (Deutschland) - wird zurzeit Generalüberholt, daher noch kein Programm in Sicht

Nicht mehr in unserem Segelprogramm:

FRIDJOF NANSEN

sowie **SEDOV** und **KRUZENSHTERN**



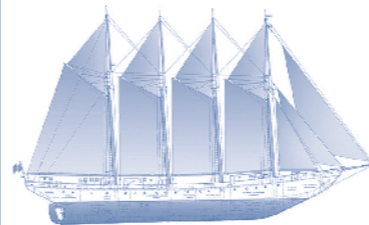
STATSRAAD LEHMKUHL (1914, ex Großherzog Friedrich-August) Bergen/Norwegen



CHRISTIAN RADICH (1937) Oslo/Norwegen. „Star“ in dem Film „Windjammer“



SANTA MARIA MANUELA (1937) Aveiro/Portugal. Legendarer Bank-Schoner



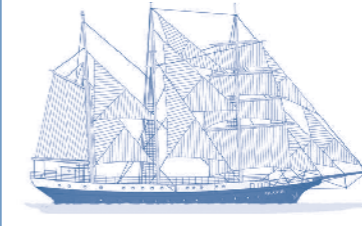
ALEXANDER VON HUMBOLDT II (2011) Bremerhaven/Deutschland. Die neue „grüne Lady“



ARTEMIS (1926) Franeker/Niederlande. Als norwegischer Walfänger gebaut



ATLANTIS (1905) Hoorn/Niederlande. Als Feuerschiff gebaut



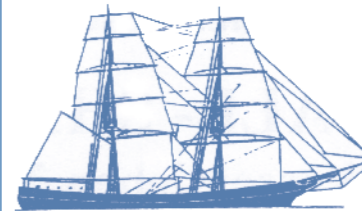
Barkentine, 742m² Segel, Mast 33m, Länge 57m, 750 PS Diesel, Crew 6, Trainees 36. Doppelkabinen, Dusche/WC, Bettwäsche/Handtücher. Verpflegung sehr gut. Einweisung in Seemannschaft. Mitarbeit erwünscht.

ANTIGUA (1957) Franeker/Niederlande. Ehemaliger Fischtrawler



Barkentine, 750m² Segel, Mast 31,5m, Länge 57m, 400 PS Diesel, Crew 4, Trainees 32. Doppelkabinen, Dusche/WC, Bettwäsche/Handtücher. Verpflegung sehr gut. Einweisung in Seemannschaft. Mitarbeit erwünscht.

ROALD AMUNDSEN (1952) Eckernförde/Deutschland. Als Tanklogger gebaut



Brigg, 850m² Segel, Mast 36m, Länge 50,2m, 300 PS Diesel, Crew 14, Trainees 32. Kabinen mit 4 Kojen, Bettwäsche/Handtücher. Verpflegung gut. Einweisung in Seemannschaft. Mitarbeit obligatorisch.

THOR HEYERDAHL (1930) Kiel/Deutschland. Als Frachtschiff mit Hilfssegel gebaut



Dreimast-Topsegelschoner, 830m² Segel, Mast 29m, Länge 49,83m, 400 PS Diesel, Crew 9, Trainees 32. Kabinen mit Etagenkojen, Bettwäsche/Handtücher. Verpflegung gut. Einweisung in Seemannschaft. Mitarbeit obligatorisch.

GREIF (1951, ex Wilhelm Pieck) Greifswald/Deutschland



Brigantine, 570m² Segel, Mast 27,2m, Länge 41m, 233 PS Diesel, Crew 7, Trainees 32. Deck mit 26 Etagenkojen, drei Doppelkammern, Bettwäsche/Handtücher. Verpflegung gut. Einweisung in Seemannschaft. Mitarbeit obligatorisch.

EYE OF THE WIND (1911) Jersey/UK. Ehemaliger Frachtsegler. Filmschiff (White Squall, Die blaue Lagune u.a.)



Brigg, 750m² Segel, Mast 26m, Länge 40m, 600 PS Diesel, Crew 10, Trainees 12. Zwei- und Dreibettkabinen, Bettwäsche/Handtücher. Verpflegung sehr gut. Einweisung in Seemannschaft. Mitarbeit erwünscht.

Tall-Ship Friends Deutschland e.V.

(Geschäftsstelle) Fr. Mehlfeld-Merten,
Zeidler Str. 61, 21107 Hamburg, Tel.: 040 / 94790418,
E-Mail: verein@tallshipfriends.de
Hinweis: Die Geschäftsstelle ist nicht immer telefonisch erreichbar.

Bitte eine Nachricht hinterlassen oder eine E-Mail schreiben.

Kontoverbindung: Nord-Ostseesparkasse
IBAN: DE47 2175 0000 0000 0678 57
BIC: NOLADE21NOS

Der Vorstand

Volker Börkewitz, Vorsitzender, Tel.: 02202/2479790
E-Mail: volker.boerkewitz@tallshipfriends.de
Günther Grinke, Stellvertretender Vorsitzender
Jessica Jansen, Schatzmeisterin
Christian Sartorius, 1. Beisitzer
Hartmut Mentzendorff, 2. Beisitzer

TALL SHIP Friends Schweiz Martin Zwahlen,
Tel.: +41 (0)313185815, E-Mail: zwahlen@mz-mediation.ch

TALL-SHIP Friends - Stammtische

Berlin Jeden ersten Freitag in jedem geraden Monat um 19:30 Uhr Marinehaus Restaurant & Kneipe; Märkisches Ufer 48-50, Nähe Märkisches Museum
Kontakt: Editha Thum, Tel.: 030 4000 3429;
E-Mail: tsf-stammtisch-berlin@web.de

Bückerburg Freitag 11.11.2022 um 20:00 Uhr
Gaststätte Hofapotheke Marktplatz 5
Kontakt: Günther Grinke, Tel.: 05722/913785;
guenter.grinke@tallshipfriends.de

Köln Jeden 1. Sonntag im Monat um 17:30 Uhr
Bootshaus Albatros Köln-Rodenkirchen
Kontakt: Norbert Thomé, Tel.: 02203/16491;
norbertthome@t-online.de

München Jeden 1. Freitag im Monat um 18:00 Uhr
Vereinslokal der Marinekameradschaft Lilienstr. 20 (Nähe Deutsches Museum)
Kontakt: Rolf Siebel, Tel.: 08105/2119646

Tübingen Jeden 1. Freitag im Monat um 18:00 Uhr
Restaurant Chin-Tai, Reutlinger Str. 7
Kontakt: Udo Beylich, Tel.: 07071/791174,
Peter Bock, Tel.: 07121/577764

Impressum TALL-SHIP news

Herausgeber: TALL-SHIP Friends Deutschland e.V., Gemeinnütziger Verein eingetragen beim Amtsgericht Hamburg unter VR 11990, Vertreten durch den BGB-Vorstand Volker Börkewitz, Redaktion: Volker Börkewitz (V.i.S.d.P.)

Textbeiträge u. Fotos an volker.boerkewitz@tallshipfriends.de

Texte und Fotos bitte in vorheriger Absprache mit der Redaktion einsenden.

Layout/Satz: tm&b Werbung, Kiel, Druck: Druckerei Siepman GmbH, Hamburg

Fotos ohne Herkunftsangaben sind i.d.R. gemeinfrei bzw. waren nicht zu ermitteln.

Artikel und Fotos, auch auszugsweise, können unter Angabe der Quellen weiterverwendet werden. Bitte vorher mit der Redaktion Rücksprache halten. Redaktionsschluss TALL-SHIP news 124 (I / 2023): 13. Januar 2023

Wir möchten stets Menschen aller Geschlechter einbeziehen. Dafür verwenden wir grundsätzlich neutrale Pluralformen. Die Doppelform, z.B. liebe Leserinnen und Leser, setzen wir stellvertretend für alle Geschlechter ein, wenn es der besseren Lesbarkeit dient.

Veranstaltungstermine in 2023

TALL SHIP Races 2023

Sail Den Helder (NL) – 29.6. - 2.7. 2023
Rennen I Den Helder - Hartlepool: 2.- 6.7. 2023
Sail Hartlepool (UK) 6.7. – 9.7. 2023
Rennen II Hartlepool - Fredrikstad: 9.7. – 15.7. 2023
Sail Fredrikstad (N) 15.7. – 18.7. 2023
Cruise in Company Lerwick: 18.7. – 26.7. 2023
Sail Lerwick (UK) 26.7. – 29.7. 2023
Rennen III Lerwick – Arendal: 29.7. – 3.8. 2023
Sail Arendal (N) 3.8. – 6.8. 2023

An den Tall Ship Races nehmen teil:

ALEXANDER von HUMBOLDT II
STATSRAAD LEHMKUHL



Zusätzlich in 2023

die Tall Ships Races Magellan – Elcano

Sail Falmouth (UK) 15.8. – 18.8. 2023
Rennen I Falmouth – A Coruña: 18.8. – 24.8. 2023
Sail A Coruña (ES) 24.8. – 27.8. 2023
Cruise in Company Lissabon: 27.8. – 31.8. 2023
Sail Lissabon (P) 31.8. – 3.9. 2023
Rennen II Lissabon – Cádiz: 3.9. – 7.9. 2023
Sail Cádiz (ES) 7.9. – 10.9. 2023
mehr zu den einzelnen Orten und Teilnehmern in der nächsten TS news-Ausgabe 124

Weitere Termine:

5.5. - 7.5. 2023 – Hafengeburtstag Hamburg
26.5. - 29.5. 2023 – Rum-Regatta Flensburg
17.6. - 25.6. 2023 – Kieler Woche
21.7. - 30.7. 2023 – Travemünder Woche
10.8. - 13.8. 2023 – Hanse Sail Rostock

VORSCHAU TALL-SHIP news 124

Die Viermastbark- Die Entwicklung des wirtschaftlich erfolgreichsten Riggs in der letzten Epoche der Frachtfahrt unter Segeln.

Jahreshauptversammlung 2023

Einladung mit Beschlussvorlagen
Bleibende Erinnerungen –
Trainee-Erprobungsfahrt im Herbst 1998

KÖHLERS FLOTTEN KALENDER

20 23



€ 22,95

Broschur | ISBN 978-3-7822-1506-0

Bestellen Sie jetzt online unter koehler-mittler-shop.de oder telefonisch unter 040 70 70 80 321

Koehler

MARKETING

*„Unternehmensführung
und Hochseesegeln haben
viele gemein. Letztlich
entscheiden Strategie und
Kommunikation, Ziel- und
Kursbestimmung, Teamgeist
und Ausdauer.“*



Dietrich W. Thielenhaus

STRATEGIE & KOMMUNIKATION

www.thielenhaus.de

THIELENHAUS & PARTNER

MARKETING