

Elbsegler

SVR Magazin

I / 2012



Foto: Peter Reinke - delta bravo in der Geltlinger Bucht

Die Elbe - die Boote - die SVR

Bernd von der Heide

RAINBOW WARRIOR

Wie es ist auf einem modernen Segelschiff
für Greenpeace zu arbeiten.

Ocke Deutschmann



Foto: Peter Harder

Sommer 2011 - im kleinen, netten und beliebten Hafen Figeholm an der Ostküste Schwedens, nördlich von Oskarshamn.

Impressum

Herausgeber: Segler-Vereinigung Reiherstieg von 1926 e.V.
Finkenrieker Hauptdeich 14 – 21109 Hamburg
www.svr-hamburg.de info@svr-hamburg.de
17. Jahrgang 33. Ausgabe 180 Exemplare

Redaktion: Gerd Köncke Tel.: 040 / 642 62 23
e-mail: gerd.koencke@alice.de
Gestaltung: Elke Herz Tel.: 040 / 34 43 50
e-mail: elke.herz@t-online.de

Namentlich gekennzeichnete Artikel liegen außerhalb der Verantwortung der Redaktion. Eine Kürzung der Artikel bleibt der Redaktion vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers.
Redaktionsschluß für den Elbsegler 2/2012 ist der 30. Okt. 2012

Liebe Elbsegler-Leser!

Die langjährigen Mitglieder unserer Segler Vereinigung benötigen nicht die SVR-Chronik (siehe www.svr-hamburg.de) um festzustellen, welche existenziellen Herausforderungen unser Sportverein in den letzten Jahrzehnten bewältigt hat.

Dank des Willens der Mitglieder, die Vereinigung in die Zukunft zu führen, wurden in der Vergangenheit die Kräfte und Ressourcen gebündelt und durch beträchtliche Eigeninitiativen die Bedrohungen abgewendet. Daher ist es nicht nur eine juristische Verpflichtung des geschäftsführenden Vorstandes, die Anlagen der SVR auf verkehrssicherem Niveau zu halten, sondern auch eine Verpflichtung an die Gründungsväter unserer Vereinigung und an die gegenwärtigen und zukünftigen Mitglieder unseres Sportvereins.

Das Saisonjahr 2012 ist bereits durch eine Vielzahl von Ressortleitermeetings geprägt: Gutachten wurden erstellt, bewertet und Maßnahmen diskutiert und beschlossen.

Auf der Hauptversammlung am 3. Februar 2012 wurden dann den Mitgliedern die umfangreichen Projekte der Bootshallenreparatur und die Hafensanierung erläutert und Lösungswege vorgestellt.

Die 47 Jahre alte Bootshalle bedarf einer weiterhin statischen Sicherstellung. Die Hafensanierung beinhaltet den Austausch von acht Pfählen, gekoppelt mit einer aufwendigen Kampfmittelsondierung. Zudem ist ein verstärkter Abbau von Sedimentablagerungen im Hafenbecken notwendig. Die harten Winter mit langanhaltendem Eisgang verkürzen das Zeitfenster für das jährliche Wasserinjektionseggen.

Die notwendigen Aufwendungen hinsichtlich des Arbeitseinsatzes und der finanziellen Absicherung sind nur über ein mehrjähriges Zeitintervall zu realisieren.

Dank eines kompetenten Ressortleiterteams konnte die Notwendigkeit der Maßnahmen den Mitgliedern vermittelt werden und mit einer überwältigen Mehrheit ein Vereinsbeschluss herbeigeführt werden. Diese Entscheidung sichert die zukünftige Existenz unseres Vereins und zeigt die Bereitschaft der Mitglieder ihren persönlichen Beitrag zu leisten.

Am 18. Februar wurden die Teams für die Bewältigung der Eigenleistungen an den Sanierungsarbeiten gegründet und mit der angepassten Beitragsordnung wurden die finanziellen Voraussetzungen gesichert.

Die Gespräche mit den Sportverbänden sind aufgenommen und die „Dekadenstrategie Sport“ der Stadt Hamburg könnte den Erhalt unserer Sportstätte unterstützen.

Im Namen der Segler-Vereinigung Reiherstieg von 1926 bedanken wir uns bei den Verbänden, den Nachbarvereinen, der HPA und der Stadt Hamburg für die anstehenden Kooperationen und damit der Sicherstellung einer für Hamburg traditionellen Sportart in Wilhelmsburg.

Mit einem Goode Wind ahoi !

Hartmut Kümpel

Aus der Vereinigung

Die NINA - vom Eis befreit



Foto: Martin Römhild

„Rudi Rüssel“ Winter 2012

Von Mo. 30.01. bis Do. 23.02. lag „Rudi Rüssel“ nicht nur an der Leine sondern auch im Eis. Der Binnenschiffahrt erging es nicht anders, sie steckte auf Flüssen und Kanälen im Eispanzer. Selbst die Fähre Glückstadt – Wischhafen stellte während dieser Zeit den Betrieb ein.

Di. 07.02. - Sechs verwegene Kameraden (*Friedemann Mey, Peter*

Harder, Martin Römhild, Joachim Sumfleth, Horst Warnecke, Ingo Wichmann) befreien „Rudi Rüssel“ mit Kettensäge, Harken und Mistforken aus seinem Kerneispanzer, der mittlerweile 18 cm dick ist. Väterchen Frost ist immer noch an der Macht und lässt den Panzer weiter wachsen.

Fr. 10.02. - Hamburg macht sich klar zum Alstereisvergnügen wel-

ches am Wochenende stattfinden soll. Auf dem Eis des Hafens Holstenkaten vergnügen sich wieder ein paar Leute die den Vereinsstander auf der Stirn tragen, mit Kettensäge, Harken und Mistforken und befreien „Rudi Rüssel“ nochmals vom Eis, die Dicke ist inzwischen auf 23 cm angewachsen.

Do. 23.02. - Das Eis ist dünn und

brüchig, große Flächen sogar schon eisfrei. Morgen kann das Eggen wieder aufgenommen werden. Auch bei der Binnenschiffahrt geht es wieder weiter, auch die Glückstadtfähre hat die Leinen wieder los geschmissen.

Mit freundlichem gut Eis wünscht Ingo allen einen schönen Sommer.

Ingo Wichmann

„Eine Schwalbe macht noch keinen Sommer“

Es heißt im Volksmund: „Eine Schwalbe macht noch keinen Sommer“, aber bei dieser Anzahl an Schwalben muss der Sommer mit Gewalt kommen.

Wir haben diesen Winter bis Ende Januar einen milden Winter gehabt. Dann war die Kälteperiode zwar sehr

heftig, dafür aber sehr kurz. Wer unbedingt auf's Eis wollte, konnte das Alstervergnügen genießen oder auf dem Harburger Außenmühlenteich laufen.

Wir hoffen es wird 2012 ein schöner Sommer (auch an den Wochenenden), mit dem Wind immer aus der gewünschten Richtung und in



Foto: Gerd Köncke

moderater Stärke für erholsame Törns. Der für die große Hallensanierung erforderliche zusätzliche Arbeitsdienst muss uns nicht wirklich von erholsamen Touren abhalten.

Wir wünschen allen Lesern und uns auch jedenfalls eine schöne und erfolgreiche Saison 2012.

G.K.

Behörden und Verbände

Schleuse Brunsbüttel

Nach jahrelangem Gerangel ist es nun Fakt. Der Haushaltsausschuss des Bundestages hat grünes Licht gegeben für den Bau einer neuen Schleusenkammer in Brunsbüttel. Es sind vorerst 300 Mio € freigegeben. Ob es in dem Zusammenhang eine Liegestelle für Sportboote in Warteposition geben wird ist sehr fraglich. Der Hamburger Segler-Verband ist zwar mit den Behörden im Gespräch aber es besteht noch kein entgegenkommen seitens der Behörden und vermutlich

verteidigen auch die Lotsen die Schleusenvorhäfen.

Die verzögerte Mittelfreigabe hat wohl auch ihren Grund darin, daß der Bundesverkehrsminister ein Bayer ist, und erst einmal die Schleuse in Regensburg überholt werden musste, die noch lange keine 100 Jahre alt ist und von sagenhaften 180 Schiffen im Jahr benutzt wird. Den Nord-Ostsee-Kanal haben im Jahr 2011: 33.522 Schiffe benutzt.

G.K.

Michael Evensen berichtet in den SVAOe Nachrichten Nr. 1-2012:

Nach den Wasserleitungen in Sportboothäfen sind nun die hafeneigenen Duschen dran. Ihnen widmet sich die „erste Verordnung zur Änderung der Trinkwasserverordnung“, die Anfang November 2011 in Kraft getreten ist. Betreiber von Marinas und ähnlichen Anlagen sind neuerdings verpflichtet, ihre Anlage gegenüber dem Ge-

sundheitsamt anzuzeigen und periodisch - einmal pro Jahr - darauf prüfen zu lassen, ob Legionellen im Duschwasser vorkommen.

Der gesamte Text ist veröffentlicht unter: www.bgbl.de/Xaver/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBI unter „2011“ und Nr. 61 vom 06.12.2011

Zur Fahrrinnenanpassung der Elbe

Am 07.01.2012 informierte die WSD beim Elbeforum in Kiel: In drei Monaten wird der Planfeststellungsbeschluss zur Elbvertiefung erwartet.

Der Entwurf des Planfeststellungsbeschlusses liegt seit dem 30.12.2011 vor, wird aber vom WSD noch nicht veröffentlicht. Man wolle Einvernehmen mit den Ländern abwarten, da dies Voraussetzung für den endgültigen Beschluss ist. Man habe alle Einwendungen sorgfältig geprüft und diverse Anordnungen zur Wahrung der Interessen von Betroffenen und Umwelt gemacht.

Am 19.01.2012 habe ich auf der Internetseite der WSD-nord und dort auf den Seiten 6 und 23 unter dem Kapitel „Schifffahrt, Fischerei – Sachargument, 551 Häfen und Hafenzufahrten die Stellungnahmen des Trägers des Vorhabens eingesehen.

Der stuft die Einwendungen der Wassersporthäfen als unbegründet

ein. In unserem Fall beträgt die Zunahme des Sedimenteintrages ca 5%. Das sei als geringfügig einzustufen, da der zusätzliche Schwebstoffeintrag als Worst-Case-Scenario betrachtet werden kann. Der Schwebstoffeintrag würde sich bei dem häufig auftretenden Oberwasser auch noch verringern, da der Schwebstofftransport nach stromauf dann abnimmt.

Das kann und will ich genauso anzweifeln, wie die Argumentation zu dem gestiegenen Schwebstoffeintrag unseres Hafens nach der sommerlichen Verklappung von Baggergut vor unserem Hafen.

Das Baggergut sei in Übertiefen verklappt und könne außerdem nicht in unserem Hafen landen, weil das Niveau der Süderelbe viel tiefer liegt.

Da das Baggergut mittels einer Egge verteilt wurde, mag man sich so richtig verschaukelt vorkommen.

G.K.

Oberelbe Regattatermine



Termine der Oberelbevereine 2012

1. Mai	BCO	Ansegeln
12. Mai	BCO	Anschippern Motorboote
2. Juni	SC 4	Oberelberegatta
10. Juni	BCO	Optiregatta
16. Juni	BCD	Oberelberegatta
30. Juni	BCO	43. Oberelberegatta
18./19. August		Inselcup für Jollen des BSVH (Baltische Segler-Vereinigung) Dove Elbe
26. August	YCB	Jugendregatta Opti und Jollen
15. September	YCB	Oberelberegatta
13. Oktober	SVR	Abmotoren
10. November	YCB	40 Jahre Feier

Mittwochssegeln **YCB**: 9. Mai; 18. Juli; 22. August

Mittwochssegeln **SC 4**: 6. Juni; 18. Juli; 19. September

immer ab 18.30 Uhr mit Känguruhstart nach Jardstick und anschließendem Grillausklang

11. – 13. Mai **Hafengeburtstag Hamburg 2012**
vielseitiges Festprogramm, unter anderem:

- 11. Mai 15.00 Uhr Einlaufparade
- 12. Mai 18.00 Uhr Schlepperballett
- 12. Mai 22.30 Uhr AIDA Feuerwerk
- 13. Mai 16.30 Uhr Auslaufparade

Aus der Vereinigung



Die Elbe - Die Boote - Die Seglervereinigung Reiherstieg von **Bernd von der Heide**

Liebe Vereinskollegen,
es ist möglich, dass Ihr Euch in einigen Passagen wiederfindet.
Sollten Euch meine kleinen Anmerkungen nicht gefallen, so
bitte ich um Entschuldigung.

Aufgewachsen bin ich am Finkenriek, oder besser gesagt achtern Diek.

Mein Elternhaus stand ca. 300m von der SVR entfernt, *Finkenriek 102a*, zwischen dem Gestüt „Margaretenhof“ und dem Fuhrunternehmen Hans Wilkens.

Mein Spielplatz achtern Diek war die Scheeden und das Vorland bis zur Elbe.

Die Scheeden, ein bei Ebbe trocken fallender Nebenfluss der Elbe, erstreckte sich von der Mündung (querab vom SVR-Hafen) unter die A1 hindurch, nördlich am Heukenlock vorbei, bis nach Moorwerder.

Da dieser Spielplatz tiedenabhängig, 0,2m bis 2,5m tief war, durfte das Revier nur bei Niedrigwasser bespielt werden, was den jugendlichen Abenteuerdrang heftig einschränkte, und zu erheblichen Komplikationen bei Nichtbeachten mit den Eltern führte. Mein Vater beschloss also, mir und meinem Freund Jürgen Eggerstedt, (wohnte 100m weiter) das Schwimmen zu lehren.

Da wir eh immer nass nach Hause kamen begann die 1. Lektion im April 1954. Schwimmen über die Scheeden hin zum gegenüberliegenden Ufer und zurück, ohne den Fuß auf Grund

zu setzen, war das Ziel. Dieses sollte mit Belohnungen erleichtert werden:

- Tiedenunabhängiges Spielen im Vorland
- Eine Armbanduhr

Im Sommer 1955 war das Ziel erreicht, die wasserdichte Armbanduhr gab es aber erst zum 6. Geburtstag im Jahr darauf (ich musste erst die Uhrzeit lernen).

Damit war der Weg frei zum eingeschränkten Wassersport. Jürgen und ich eroberten auf unseren Luftmatratzen die Scheeden, von der Mündung bis nach Moorwerder. Wir erlebten hier die nächsten Jahre richtige, reale Abenteuer, ohne Spielkonsole.

Die „Schrottinsel“ hatte es uns ganz besonders angetan, da hier ein Teil des zerbombten Hamburg abgeladen wurde und zwischen zerborstenen Steinen lagen auch Phosphorbomben, die noch unter Wasser brannten.

Die Schrottinsel liegt begraben unter dem Anleger für Berufsschiffe gegenüber dem SVR-Clubhaus.

Natürlich war der Wassersport nur mit einer Luftmatratze im Sommer und auf Eisschollen im Winter auf Dauer nicht befriedi-

gend. So fällten wir kurzerhand ein paar Erlen und zimmerten ein Floß zusammen. Leider wurde das Teil unsachgemäß vertäut und wir mussten mit ansehen, wie es bei Hochwasser über den Sommerdeich der Wasserburg zur Elbe vertrieb.

Unser Gejaule war wohl so groß, dass mein Vater sich entschloss, ein neues Floß zu bauen. Dieses Gefährt bestand aus 2 Wohnzimmertüren auf Holzbalken, vernagelt und mit 4 Plastikkanistern stabilisiert. Zum Stapellauf war die ganze Familie einschließlich Oma angetreten. Mein Vater, mehr Agrartechniker, weniger Bootsbauer, ließ es sich nicht nehmen, die Jungfernfahrt selbst vorzunehmen. Das aufrichtende Moment war leider geringer als das Kippmoment und mein Vater ging in den Bach (Scheeden). Gleichgewicht stellt sich ein, wenn die Summe aller Momente gleich 0 ist, (erlernte ich später im Fach Statik Hochbau). Seine Armbanduhr war auch nicht dicht, jedenfalls lief das Wasser nicht raus. Oma hatte vorsorglich ein Handtuch dabei. Das Floß wurde fortan einer anderen Verwendung zugeführt - wir heizten damals mit

Holz und Brikett.

War es nun die Schmach vor versammelter Mannschaft gebadet zu haben, eingestehen zu müssen, dass Bootsbau auch eine Mindestanforderung Statik erfordert, oder das Gemurre von mir, das sei dahingestellt, eines Tages ging es auf zum VHS.

Auf Vermittlung von Kud-del Giese meldeten wir uns beim Vorstand, dieser verkaufte uns ein Stahlruderboot, 4m lang und 1,40m breit - mein 1. Boot. Getauft auf den Namen „Wippsteert“ eroberten wir nun die Elbe von Bunt-hausspitze bis zum Köhlfleeth und mit einigen Abstechern in den alten SVR-Hafen neben Mehnert, gegenüber vom Holstenkaten, im heutigen Vorfluter gelegen.

So sehr gelitten waren wir hier nicht, mag daran liegen, dass uns Fender unbekannt waren, oder man uns unterstellte, wir 10jäh-rigen wollten Yachten stehlen, egal wir kamen immer wieder zur Bootsschau in den Holstenkatenhafen.

Der Februar 1962 verhalf meiner „Wippsteert“ und mir den ersten wichtigen Einsatz meines jungen Lebens. Ich durfte, nachdem in Wilhelmsburg die Deiche brachen, „inshore“ mit meinem Schiff nach Kirchdorf pullen und trockenes Heu für die Jungbullen Rieges und Trinkwasser für die Finkenrieker herbeischaffen.



„Wippsteert“ im Einsatz 1962

Bei einem dieser Einsätze wollte mich die Mannschaft eines englischen Sikorsky-Hubschraubers ungebeten retten, mir gelang es jedoch im Schutz der Apfelbauplantage den sicheren Deich zu erreichen.

Es trieb mich immer wieder zu Mehnert und zum Holstenkaten, von wo aus ich am Wochenen-

de die auslaufende SVR-Flotte beobachtete und mir wünschte, auch ein so tolles Schiff steuern zu dürfen.

Mein erster wirklicher Kontakt zur SVR lag schon einige Jahre zurück. Mein Vater schnitt an den Deichen Gras für unsere Ziegen und Kaninchen und ich durfte ihn begleiten. Bei einer dieser Exkursionen entzündete ich am Ufer des Holstenkaten ein Lagerfeuer, eines meiner Lieblingsbeschäftigungen. Da nur Feuer allein langweilig ist, mussten nach alter Indianermanier Rauchzeichen gesetzt werden, den anderen Stämmen signalisieren: klein Berni macht Feuer. Der Rauch zog nach Südost und es kam ein tiefes Grollen über die stille Bucht: „mook dat füt ut du moors!“ Mein Signal hatte den Empfänger erreicht. Mehrfaches tiefes, nun mehrstimmiges Grollen ließ mich das Feuer weiter entfachen und mit feuchtem Gras produzierte ich die schönsten Rauchsignale.

Auf einmal stand ein großer Mann vor mir, mit weißer Schlaghose, weißem Hemd, weißer Mütze mit schwarzem Schirm, grün, rot, weißem Logo und wie ich heute weiß, dem

SVR-Stander.

Die Hände in die Hüften gepresst, laut brüllend wurde ich aufgefordert das Feuer soofort zu löschen. Mein Vater kam dazu und er musste sich sagen lassen, dass man in Luv eines Hafens kein Feuer anzündet, da dann der Rauch ungehindert über den Hafen ziehen kann. Meine erste Erfahrung mit Luv- und Lee.

Mein Vater nahm das feuchte Gras vom Feuer und schon war es mit den wundersamen Signalen vorbei, dann wandte er sich dem frisch geschnittenen Gras zu und ich legte trockenes Holz nach. Das reichte dem großen Mann mit der weißen Mütze nicht, er forderte energisch und sehr laut, der Bengel möge das Feuer löschen sonst gibt es was an den Hals.

Als Offizier, erst an der Westfront, dann an der Ostfront, war mein Vater gewohnt, Befehle zu erteilen und extrem empfindlich gegen alle lauten Geräusche. Er legte seine Heufurke beiseite und baute sich vor dem großen, in weiß gekleideten Mann auf und fragte ganz ruhig von welcher Karnevalveranstaltung er denn käme. Da mein Vater sehr leise sprach, die Wangenknochen sich

weiß abzeichneten: typisch für Gefahr im Verzug, löschte ich sofort das Feuer und hörte nur noch ein „kehrt marsch“ und sah, wie der große Mann in weiß eilig den Deich erklomm. Es war „Seppel“ Glinkowski !!! wie ich später erfuhr.

Mein Vater half mir das gelöschte Lagerfeuer wieder zu entzünden, mit der klaren Ansage, keine Rauchzeichen zu senden.

So vorbelastet kam es dann im Herbst 1963 zum ersten offiziellen „Date“ mit einer weiteren Autorität der SVR: Kud-del Giese. Käpften Giese nahm mich „an die Hand“ und stellte mich dem Kutterführer des „Insulaners“ vor: Hansi Stüben. Für mich war es das Größte an der Winterarbeit des „Insulaners“ mitarbeiten zu dürfen.

Ab dem Frühjahr 1964 gehörte ich zur Stammbesatzung des Insulaners und bin dann unter den Kutterführern: Werner Stüben, Werners Schwester, an deren Namen ich mich nicht mehr erinnere, Edith Maschmann und Klaus Baruschka zur „See gefahren“. Als Jugendleiter hatten „Kuddel“ Peters, auch seiner Latzhose wegen „Far-

mer“ genannt, und Peter Harder die Aufgabe übernommen, aus uns richtige Segler zu machen.



*SVR-Jugendkutter „Insulaner“
Vorn: Werner Stüben
Am Mast: BvdH, Annegret Mahn,
Ulf Heitmann
Liegend links: Haase, H.G. Gottinger und - mit Radio - H.G. Nordhausen*

Als Stammmannschaft heuerten an: Ulf Heitmann, Friedhelm Kugstein (segelt seit ca. 20 Jahren im Mittelmeer), Bernd Petersen, Klaus Leuthold, Annegret Mahn und Maren Köhn.

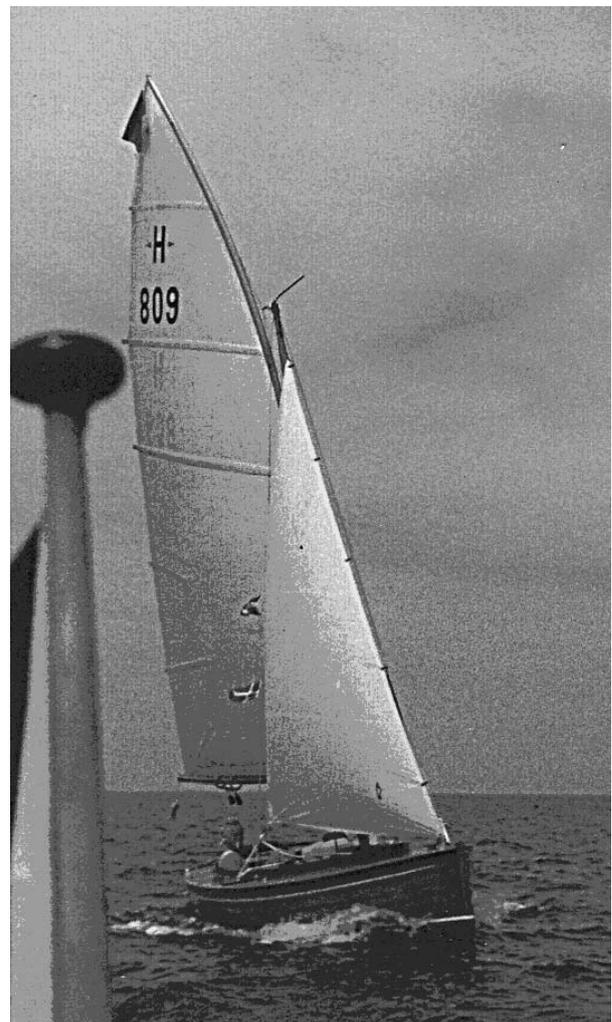


*1965 Bernd Petersen und
Bernd v. d. Heide
mittags auf dem Insulaner*

Nach dem Stapellauf der „Tine“ segelte ich einige Touren auf dem Kutter, um dann im Herbst 1967 ein eigenes Schiff zu kaufen. Meine seglerischen Vorbilder zu der Zeit waren Heiner Claren und Peter Stünkel. Es war einfach faszinierend anzusehen, wie sie mit Corsar und FD über die Elbe heizten, leider waren die beiden immer nass.

Also entschloss ich mich ein „Dickschiff“ zu kaufen eine Elb-H-Jolle: H809 „Wippsteert“. Gebaut 1948 bei VON HACHT in Harvestehude. Nass war das Vergnügen aber auch, da das Kleetche total undicht war und

die alte H-Jolle wie ein Sieb zog. Nach einem Refit im Winter 1968 mit jeder Menge Sikomastik, einer gebleichten und getönten Außenhaut, sah die alte „rotte Zigarrenkiste“ wie Dieter Steglich meinen Neuerwerb zu betiteln pflegte, wie neu aus.



1967 H 809 „Wippsteert“

Als Vorschoter heuerte ich Ulf Heitmann an, wir segelten viele Jahre die Elbe rauf und runter, unvergessen die langen Wo-

chenenden auf „576“ und die Urlaubstörns auf der Ostsee mit der H-Jolle. 1974 verkaufte ich die H-Jolle um mich ganz auf meine berufliche Fortbildung zu konzentrieren.

Ich hatte jedoch Gelegenheit, als Vorschoter bei Klaus Baruschka 20-er und mit Ulf Heitmann den alten „Delphin“ sowie das IF „Husar“ von und mit Harald Fach und Hans-Georg Nordhausen zu segeln.

Obwohl Dieter Steglich meine H809 eine rotte Zigarrenkiste genannt, oder gerade aus diesem Grund, habe ich mich in seine Tochter verliebt. Da Sabine auch lieber segelte als am Wochenende zu schreiben, machten wir uns auf die Suche nach einem neuen Schiff.



Sabines Pirat „O-nass-is“

Martin Römhild erzählte von der unglaublichen Seetüchtigkeit seines Waarships, nach einer gemeinsamen Tour mit Martin war klar: es muss ein Waarship sein. 1977, nach 3 Jahren ohne Schiff, ging es wieder auf Fahrt mit einem Waarship 725, mit negativem Spiegel, dunkelgrün lackiert, genannt: „Wippsteert“



Warship 725 „Wippsteert“

Mit diesem Schiff lagen wir erst beim TUS in Finkenwerder, dank eines weitsichtigen SVR-Vorstandes, Herbert Zöllner, bis 1981 in der Yachthafengemeinschaft Wedel und im Winter in der SVR. Das Schiff war zwar kein Meilenfresser, da stark untertakelt, aber bei Starkwind si-

cher zu segeln. Nachteilig war das sehr große Cockpit, was bei starkem Seegang schnell bis zu den Duchten unter Wasser stand, so dass nasse und kalte Füße vorprogrammiert waren - macht aber nichts, wenn man jung und verliebt ist und die Koje trocken bleibt.

1982 lagen wir mit unserem Waarship in Kerteminde und brachen auf zur abendlichen Bootschau. Sabine und ich, blieben vor einer eleganten Yacht stehen, roter Mast bis in den Himmel, cremefarbener Außenhaut mit rotem Streifendesign und 2 roten, stilisierte R's. Nachdem Sabine in der Koje lag bin ich noch einmal hoch, um mir das Schiff anzuschauen.

2 Tage später grillten wir vor dem Clubhaus in Thurö Bunt mit freier Sicht auf den Eingang des Svendborg-Sundes. Es lief ein Schiff von Osten in das Fahrwasser ein. Mit rotem Mast und Genua legte es unter Segel im Thurö Yachthafen an: eine Rush Regatt - ein tolles Schiff !!

Zu Beginn unserer Sommertour 1982 hatten wir unser Waarship an eine Familie mit 2 Kindern und einem Kalb (Hirtenhund) verkauft, die Übergabe

in Schilksee erfolgte nach Abschluss unserer Sommertour. So beendeten wir die Saison 1982 ohne Schiff und ohne Winterarbeit. Im Winter 82-83 wurde nach einem neuen Schiff Ausschau gehalten.

Die Suche nach dem neuen Schiff!

Internet gab's noch nicht und dennoch konnte man Schiffe verkaufen und auch kaufen, für die ganz Jungen: es gab Zeitungen, z.B: „Hamburger Abendblatt“, und „Politiken“ aus Dänemark. Nachdem wir halb Dänemark, die Nord- und Ostseehäfen bereisten, führte uns der Weg nach Kiel-Schilksee, wo wir vor einer Winterplane stehenblieben. Der Eigner enthüllte das Schiff und es kam unser Traumschiff aus Thurö zum Vorschein: „Jeanneau Rush Regatt tour de france“, ein Riss von Ron Holland.

Damit begannen einige schlaflose Nächte: Schiff ist so groß- zu teuer- und Mast zu dünn und dann noch Backstagen.

1983 haben wir die Rush Regatt gekauft und es war die richtige Entscheidung, denn 1. war Janne auf dem Weg und 2. es war und es ist ein Top Schiff: Leicht,



Rush Regatt „Rush Hour“

schnell, wendig und in jeder Situation gut beherrschbar.

Der Voreigner, Dr. Horst Pudenz, alter Ostpreuße, in Danzig geboren und aufgewachsen, auf Segelschiffen groß geworden, kannte die Kieler Förde und das Schiff wie seine Westentasche. 1983 segelte ich mit ihm meine 1. Kieler Woche, alle Dreiecke, Aalregatta, außer Langstrecke rund Fehmarn.

Wir segelten 2. 3. 4. Plätze, leider war die neue X 95 nur auf

Raumwind und Spi-Kursen zu schlagen, an der Kreuz konnten wir den neuen Riss nicht halten.

Auf der Elbe angekommen nahmen wir rege am Regattageschehen teil, im Besonderen segelten wir die Mittwochsregatten hinterm Hans-Kalb-Sand. Mit von der Partie als Vorschooter waren Peter Kropholler, Ingo Heitmann, Rainer Albitz, H.G. Nordhausen, Olaf und Arne Wolpers.

Empfangen wurde ich mit dem neuen Schiff im SVR von Herbert Rieckborn mit den Worten: ‚Lange Zeit gebe ich dem dünnen Spargel nicht.‘ Zur Beruhigung Herbert: Michi und ich haben das Schiff seit 83 gesegelt, bei durchschnittlich 1400 Nm/Anno haben wir in 29 Jahren ca. 40.000 Nm zurückgelegt und die Palme steht immer noch wie eine 1.

Da nun Jytte als 3. Familienvorschoter das triste Bordleben mit viel Temperament bereicherte, und die Törns zunehmend nach Größe und Angebot der Spielplätze ausgelegt wurden, entschlossen wir Männer uns, einmal im Frühjahr was eigenes zu unternehmen, so ent-

stand 1989 unsere traditionelle Frühjahrstour mit „so richtig Segeln“.

1. Tour: 1989 segelten wir im Mai, die von Adolf Zschirpe initiierte Polenregatten. Gestartet in Großenbrode, durften wir die DDR-Hoheitsgewässer passieren und uns bis auf 3 Nm. der Küste nähern. Spät abends erreichten wir das gelobte Land und wurden die ganze Nacht von einer Scheinwerferstellung zur nächsten bis Kap Arcona durchgereicht. Zielhafen Gdynia/ Polen mit der Rücktour über Bornholm nach Großenbrode. Mit an Bord waren Michael Krebs, Heiner Tietgen, Rainer Albitz und Peter Kropholler.

Unsere Anlegemanöver im Mai sind sehr gefürchtet, Gott sei Dank ist im Frühjahr noch kein so reger Yachtbetrieb, so dass die Schäden bislang gering ausgefallen sind.

1992 wechselte die „Rush-hour“ die Eigner, unter großem Protest unserer Kinder Janne und Jytte, ging das Schiff in den Besitz von Michael Krebs und Astrid Tannert über, die es noch heute segeln.

Schon als Junge habe ich in Begleitung meines Onkels die

Bootsausstellung in Planten und Blomen besucht und bin damals auf dem Dehler-Stand stehen geblieben und nicht mehr weggekommen.

Als 1988 die Dehler 36 CWS und die 36 db vorgestellt wurde, war mir klar: die 36 db wird irgendwann mein Schiff.

1993 war es so weit, die Rush war verkauft, ein Sommer ohne Boot geht nicht, weil sonst Europas Süden angesagt ist („Papa, alle fliegen nach Mallorca nur wir nicht“) Leider war das Angebot in Deutschland sehr übersichtlich und hochpreisig, die 36 db's in Italien stark UV-geschädigt. Finnland steckte 93 in einer wirtschaftlichen Krise, der Gebrauchbootmarkt brach zusammen, so kam ich an Hr. Heinlee der deutsche gebrauchte deluxe Karossen nach Finnland exportierte und finnische Yachten in der BRD anbot, auch eine 36 db.

Sabine und ich machten uns am 28. Dez. auf den Weg nach Helsinki, von da aus ging es über Eispisten bei -24°C nach Hangö. Dort angekommen, fanden wir unter einer dicken Schnee- und Eisschicht eine 36 db, nur der Kühlschrank war

leer sonst war alles an Bord. Als Regattaschiff 2 Saison alt, 4000 Nm auf dem Log, machte uns der Eigner auf ein Paar Regattablessuren aufmerksam.

Für mich war klar, das wird unser neues Schiff. Sabine auf einem Bretterschiff groß geworden, hatte anfangs mit dem innovativen Dehler-Design Probleme, aber ich konnte mit folgenden Argumenten überzeugen: (Kunststoff kann man gut sauber halten und ist leicht zu pflegen) so wurde der Kauf besiegelt.

Anfang März 1994 wurde die db36 als Decksfracht auf einem RoRo-Schiff nach Lübeck gebracht. Leider war die Trave total vereist. Langfinger nutzten die Zeit, im „bewachten“ Freilager, um einige Blöcke zu demontieren. Erst Mitte April kam das Schiff per Kran ins Wasser, es wurde aufgeriggt und die Überführung in die Flensburger Förde stand bevor.

Die Wetterprognose für den zu Ostern angesetzten Überführungstörn war nicht gerade vielversprechend: SO 5-6, 4-6°C, Schneeschauer, sonst gute Sicht. Wenigsten die Windrichtung stimmte, da wir alle gespannt

waren auf das neue Schiff ging die Reise los.



Dehler 36 db „delta bravo“

Die Trave runter standen noch alle Vier im Cockpit, ab Travemünde durften Sabine und ich und abwechselnd un's Isern Hinnack steuern.

Anfängliche Schneeschauer gingen kurz vor der Ansteuerung Fehmarn-Sund in heftige Hagelschauer über. Unter Deck war es angenehm warm, dank unserer Petro-Lampe, die kräftig bollerte. Dennoch musste ich Heiligenhafen anlaufen, da Janne (10) und Jytte (7) bei zunehmendem Seegang ihr Brettspiel nicht halten konnten und Streitereien um die Positionen der verrutschenden Steine den Osterfrieden zu stören drohten. Ich glaube, ich war auch froh, denn

es war unglaublich frisch an der Pinne. Liegeplatzprobleme gab es nicht im Hafen, da die Schiffe noch an Land lagen. Das Auslaufen am nächsten Morgen erfolgte durch eine geschlossene Eisdecke !!

Die Überfahrt nach Wackerballig verlief fast problemlos, da der Wind über Süd nach Südwest drehte wurde es auch wärmer und die Temperaturen erreichten bereits + 8° C. Kurz vor Kalkgrund drehte der Wind auf West und frischte heftig auf und wir hatten unsere 1. Lehrstunde in der Handhabung moderner Foliensegel: nicht schlagen lassen! Um diese Erfahrung reicher und mit einem Vorsegel weniger kamen wir in Wackerballig an.

Es folgte eine schöne Zeit mit Wochenend- und ausgedehnten Urlaubstörns auf der Ostsee. 1998 musterte Janne ab und stieg auf den ASC-Jugendkutter „Rasmus“ um, den sie später als Kutterführerin steuerte. 2001 befand auch Jytte, dass ihr Meilennachweis ausreichend sei und orientierte sich zunehmend auf Landaktivitäten.

Die db36 lässt sich auch hervorragend zu zweit segeln, schnell (15.4 KN, Frühjahrstour

2007, südlich Hjelm) und unglaublich sicher.

Widrige Umstände veranlasseten uns 2009 die „delta bravo“ mit einer Logge von 29 923 NM und 2841 Motorstunden zu verkaufen. Nun liegt das Schiff in Barth, wird regelmäßig für Mittwochsregatten genutzt und von Eggi und seinen 2 Damen über die Ostsee gebügelt.

Eigentlich wollten wir ein bisschen mit dem Segeln aussetzen und eine Zeit der Besinnung einlegen (wie auch 1993), doch wir sagten uns: meist lebt man nur einmal und so machten wir uns auf die Suche nach einer gebrauchten Dehler 36 ab Baujahr 2006. Leider wird die Dehler 36 selten und wenn, sehr teuer angeboten. So landeten wir eines Morgens in Greifswald bei Michael Schmidt um uns ganz unverbindlich, einmal in Ruhe, seine Flotte (auch Motorboote) anzuschauen. Schmiddels Verkäufer, Karsten Baas, händigte uns eine Reihe Schlüssel aus und so konnten wir in Ruhe die Flotte inspizieren. Da es Anfang Mai war, wurden wir schon unruhig, da wir uns auf kein Urlaubsziel einigen konnten (40 Jahre Ost-

seeurlaube mit wenigen Ausnahmen) es musste eine Alternative her. Unser Problem dem Verkäufer vorgetragen, endete nach zähen Verhandlungen mit dem Abschluss eines Kaufvertrages über eine H 370.

Da ich beim Geldausgeben immer etwas zurückhaltend bin und ich nach einem Passus „Ausstieg“ im Vertrag suchte, kam ich auf die Idee den Faktor Zeit ins Spiel zu bringen (wir wollten schließlich in 8 Wochen in Urlaub segeln). Einem geschulten Verkäufer kann in Zeiten der Rezession nichts erschrecken und so verkündigte Herr Baas, das Schiff kann in 6 Wochen übernommen werden. Auch die von uns eingebrachten Schikanen wie grauer Rumpf und Holzbalckendeck ließen sich angeblich in der kurzen Zeit realisieren!!

Als wir dann 3 Wochen nach Vertragsabschluss in Greifswald die Fertigungslinie H320 - H530 besichtigten, lag unser Rumpf schon in der Taktstraße und diverse Einbauten waren bereits montiert, vom Deck war nichts zu sehen. Kein Problem lt. Baas, wir sollten schon unsere Urlaubssachen zusammenpacken und rechtzeitig zum Urlaubsbe-

ginn in 3 Wochen anreisen.

3 Wochen darauf stand ein „Möbelwagen, nur mit den wichtigsten Dingen beladen“ wie Sabine noch heute behauptet, in Greifswald an der Pier. Es waren noch ca. 8 Monteure am Schrauben und 6 Reinigungskräfte am Putzen, aber das Schiff schwamm im Wasser, Mast und Baum waren auch an Deck. 2 Stunden später gab es eine Blitzeinweisung in die Geheimnisse der H370 und anschließend konnten wir das Schiff vollpacken. Hiervon machte Sabine reichlich Gebrauch, sie behauptet immer noch bis zu den grauen Streifen oberhalb der Wasserlinie darf das Schiff abgeladen werden.

Schiegermutter, Tochter und Schreiberfreunde nebst Hund aus dem Dorf reisten an, das Schiff wurde getauft.

Am nächsten Tag begann die erste Urlaubsreise mit der „Aqua d'òr“, erst vorsichtig durch die Bodden nach Svinemünde, dann über die wilde Ostsee gen Westen. Auf dieser Reise entstand eine Liste mit div. Mängelpunkten, deren Abarbeitung Schmidel bis Ende 2011 erfolgreich absolvierte.

Ich hoffe nicht, dass unsere



H370 „Aqua d'òr“

Liste Beweggrund war, seine erfolgreiche Werft zu verkaufen.

Euch allen ein gesundes 2012 und eine entspannte Segelsaison

Sabine und Bernd

Seglerbericht

Neue Länder - eine unvorhergesehene Urlaubstour 2009

Das Jahr 2009 ließ sich eigentlich gut an, wir planten eine Sommerreise über Göteborg zum Vänernsee. Aber es sollte anders kommen, beim großen Gesundheitsscheck wurde mir eröffnet, dass bei mir eine größere Reparatur anstand! Trotz Krankheit entschieden wir uns, das Schiff vorher zu Wasser zu bringen und herzurichten.

Schnell war entschieden: es werden im Sommerurlaub die *Neuen Länder*, man könnte falls nötig, das Schiff dort überall liegen lassen, um schnell nach Hause zu kommen.

Wir kannten die neuen Gewässer schon seit 1993. Wir waren damals über die herrlichen Segelreviere im Osten und über *Swinemünde* nach *Bornholm* gesegelt. Auch hatten wir schon den einen oder anderen Abstecher nach *Rügen* unternommen, wenn unser Ziel die schwedische Süd-

oder Ostküste war. Damals waren die Bootshäfen nicht immer einladend, es fehlte an sicheren Liegeplätzen und sauberen Sanitäranlagen. So waren meine Erinnerungen nicht nur positiv. Auch im unmittelbaren Bereich um die Häfen war es manchmal nicht zum Landgang einladend. Aber die unberührte Natur ringsum wertete vieles auf. Ich sollte bei diesem Törn 2009 aber mehr als überrascht werden, denn inzwischen hatte sich sehr viel getan. Gerade die letzten Jahre haben einen Investitionsboom ausgelöst, nachdem die Eigentumsverhältnisse geklärt waren und der Soli Ost das Seinige getan hat.

Unsere erste Station in den neuen Ländern war die kleine Insel Poel, mit dem geschützten Kirch-See nach *Kirchdorf*.

Unter Segel ging es weiter, ins *Salzhaff*. Die Ansteuerung ist nicht ganz einfach, weil die Land-

zunge zur Einfahrt sehr flach ist. Im *Salzhaff* angekommen stehen genügend Fahrwassertonnen zur Verfügung. *Rerik* mit seiner wuchtigen Backsteinkirche ist ein besonderes Kleinod mit schönem Strand dicht dabei.

Weiter ging es mit schwieriger alter See an der Kreuz nach *Kühlungsborn*. Wir waren überrascht von der neuen Marina mit besonderem Flair um den Hafen und den beiden Ortsteilen Ost und West, die man mit dem alten Dampfzug „Molly“ wunderbar genießen kann. Neben dem Hafen gibt es feinste Strände für Kinder, Hunde und für Leute, die keine Badeanzüge haben. Aber trotz des großen Hafens sind Gastliegeplätze rar, der größte Teil wird von Dauerliegern eingenommen. Allemal ist dieser Hafen auf der Strecke von *Fehmarn* nach *Warnemünde* ein guter Zwischenstopp.

Wir segelten weiter am mondänen Seebad *Heiligendamm* vorbei, wo die gewünschten Gäste mit dicken Klunkern und dickem Geldbeutel wohl noch ausbleiben.

Auf jeden Fall wollten wir nach *Warnemünde*, wo ich nun schon des Öfteren bei Überfüh-

rungen im *Alten Strom* gelegen hatte. Unser Ziel diesmal war die neue Marina „*Hohe Düne*“, ausgezeichnet mit „5 Sternen“. Darüber hatten wir schon viel Negatives gehört. Wir waren angenehm überrascht, das Boot liegt hier sicher und geschützt.

Der Clou ist, dass auf einigen Pontonanlagen Fahrradhäuschen und Sanitärgebäude sind. Von außen ist durch eine Leuchttafel erkennbar, welche Duschkabinen frei oder besetzt sind! Natürlich ist alles im modernsten Stil gefliest, die einzelnen Duschräume haben eigene Toiletten und große Waschbecken. Ich habe mich im Spiegel mit „Herr“ angesprochen, bei dem vornehmen Interieur. Goldene Wasserhähne gibt es aber nicht! An Land ist eine mondäne Hotelanlage mit Konferenz- und Veranstaltungsräumen, in mediterranem Stil gehalten. Natürlich gibt es alles, was man „so braucht“: verschiedene Restaurants, Pubs wo man seinen Sundowner genießen kann, einen gepflegten Ostsee-Badestrand, Shops und einen Wellness-Bereich. In der Rezeption der Marina arbeitet sehr freundliches, hilfsbereites Personal.

Das Hafengeld bei 10,5 m be-

trägt 16,20 Euro inklusive Dusche und Strom. Es gibt auch einen kostenlosen Internetzugang in der Rezeption, wo wir gleich an unsere Freunde in Kanada Grüße geschickt haben. Brötchen, Zeitung und einige wichtige Lebensmittel sind dort ebenfalls zu haben. Es gibt außerdem eine kostenlose Shuttle-Barkasse zur *Warnemünder Meile* am alten Strom.

Uns gefällt es, dass unsere „Bambina“ einen sicheren Liegeplatz hat, wenn wir ins „Dorf“ gehen. Aber wir verstehen auch Segler, denen diese Marina zu versnobt und übertrieben ist. Die Küste hat – Gott sei Dank – viel Verschiedenes zu bieten.

Wir wollten weiter und ließen es offen, ob *Barhöft*, ein netter Minihafen, oder *Hiddensee* unser Ziel sein würde.

Ab Höhe *Darßer Ort*, der Hafen war zu der Zeit leider gesperrt, war es eine wunderbare Segelreise mit viel Sonne, unterschiedlichen Windrichtungen und Windstärken. Schließlich stand fest, es würde *Hiddensee*, im Norden um *Dornbusch* herum, nach *Vitte* – ca. 65 sm. Wie richtig vermutet, war diese offene private Hafenanlage proppenvoll.

Wir konnten uns am Kopfsteg noch zwischenschieben. Hier trafen wir wohl den richtigen Ton, die Segler aus den Neuen Ländern waren hilfsbereit.

Da für mich für einige Zeit Fahrrad fahren verboten war, wurden unsere Füße besonders strapaziert. *Hiddensee* ist eine wunderschöne Insel, *Vitte* ist allerdings noch etwas „unaufgeräumt“. Es gibt viel zu entdecken. Manches ist überfüllt mit vielen Tagestouristen, aber es gibt auch viele ruhige Pfade. Im Ortsteil *Kloster* im Gerhard-Hauptmann-Haus wird „in Kultur“ gemacht. Ich stehe eine 1 ½ Stunden Führung durch. Eine Wiedergutmachung ist der schöne Wanderweg zum hohen Aussichtspunkt im Norden, zum Leuchtturm „*Dornbusch*“, mit Blick über das weite Land und die See. Über Umwege geht es am Strand zurück. Gerade dieses Nebeneinander von Kultur und Natur war ein Genuss.

Wir segelten im engen betonten Fahrwasser weiter, wo es knifflig werden kann, wenn Ausflugschiffe entgegenkommen. Ein Ausweichen außerhalb des Tonnenstriches kann bei unserem Tiefegang zu Problemen führen.

Wir wollten in *Stralsund* nur bis zur nächsten Brückenöffnung der Ziegelgrabenbrücke verweilen. *Stralsund* hat sehr viel zu bieten, auch wenn noch manche heruntergekommenen Gebäude und marode Ecken das Stadtbild beeinträchtigen. Aber der mittelalterliche Stadtkern und die vielen Museen sind einen Besuch wert. Als wir dort waren, hatte man einen mittelalterlichen Markt aufgebaut. Gaukler, Händler und Schausteller trugen alte „Trachten“. Sie hatten ihre Stände mit viel Liebe hergerichtet. Selbst die kleinen Karussells wurden von Hand oder mit Laufantriebtrommel betrieben, wie man sie von mittelalterlichen Lastkränen kennt.

Die *Ziegelgrabenbrücke* öffnet nur wenige Male am Tag, wir nahmen sie um 17.15 h. Es ist eine gewaltige, vor wenigen Jahren neu errichtete, so genannte Balkenbrücke, daneben gibt es eine alte Eisenbahnklappbrücke, die für sehr viele Ausfälle sorgt. Darüber schwebt die neue Hochbrücke, die dem Autoverkehr bei Schiffsdurchfahrten freie Fahrt nach *Rügen* gewährleistet. Kurz nach der Brücke kann man an Backbord vom Nord-

osten um den *Dänholm* herum in einem Bootshafen liegen, der vom hohen Baumbestand bei allen Winden geschützt ist. Schon zu Kaisers Zeiten wurden hier Marinesoldaten an Ruderküttern ausgebildet. Ein Segelverein kümmert sich sehr freundlich um seine Gäste. Ein Schifffahrt- und Fischereimuseum lädt zur Besichtigung ein.

Wir fuhren weiter und landeten nach ca. 5 sm auf der Steuerbordseite in *Neuhof*, einer kleinen privaten Marina mit gutem Yachtservice. Hier befand sich vor dem Krieg eine Ziegelei, sie wurde enteignet, und die DDR nutzte das Gelände nebst Gebäude für das Militär der NVA. Als die im Westen lebenden ehemaligen Eigentümer alles wiederbekamen, wurde sehr schnell alles sauber und hell hergerichtet.

Auch dieser Bootshafen ist ordentlich und geschützt angelegt. Man bekommt hier unter anderem auch Diesel und einige Lebensmittel in einem sortierten Miniladen. Das kleine Restaurant über dem Hafen bietet leckere Speisen, auf der Terrasse lässt sich der Sonnenuntergang mit gekühlten Getränken genießen.

Weiter ging es im *Strelasund*

an *Stahlbrode* vorbei, wo eine Autofähre nach *Rügen* übersetzt. Kurz davor, an backbord schlängelt sich ein Wasserarm, die *Glewitzer Wiek* nach *Pudde-min*. Ob dieser kleine idyllische Hafen, den wir vor vielen Jahren angelaufen sind, überhaupt noch in Betrieb ist, wissen wir nicht. (Später hörten wir, er soll gut zum Liegen hergerichtet worden sein!)

Für uns ging es Richtung *Greifswalder Bodden*, wir segelten über das Flach am *Palmer Ort*, um nicht den Umweg durch das betonnte Fahrwasser machen zu müssen. Wir fuhren nach Norden in den *Rügischen Bodden*, eine große Wasserfläche. Was für ein schönes Revier! Nun ging unser Kurs in die *Hagensche Wiek* auf *Gager* zu, hier wartete schon die Crew der „*Rushhour*“. Auch *Gager* hat sich zu einem niedlichen sicheren Hafen entwickelt und nennt sich „*Port Gager*“. Hier war zu DDR-Zeiten eine stattliche Fischkutterwerft, die durch Treuhandspekulantent völlig ausgesaugt wurde. Heute sind hier eine Lachsmanufaktur mit Restaurant und nette Ferienhäuschen entstanden. Am Hafen liegen noch Kleinfischer, rings-

um ist viel Natur. Toll ist eine Wanderung über die Hügelkette des *Mönchsguts* mit viel Ausblick zur Ostsee und zum Bodden. Am Hafen gibt es Fahrräder zu mieten, womit man zu den größeren Orten *Sellin* oder *Binz* fahren kann. Dort sind viele alte Hotelvillen im alten Stil hergerichtet, aber auch neue Ferien Anlagen entstanden.

Die Seebäderbrücken sind ein Besuchermagnet, der besonders die Urlauber zum Abend ans Meer zieht, um die untergehende Sonne zu genießen. Eine Attraktion sind an einigen Seebrücken die Tauchgondeln, in die man oben am Brückenkopf einsteigt und die an einem Pfahl bis zum Meeresgrund abtauchen. Ich habe niemanden getroffen, der dort auch Fische gesehen hat, aber im Werbefilm wurden sie gezeigt!

Wenn man schon dort ist, lohnt sich ein Abstecher in „*Die Having*“ nach *Seedorf*, eine wunderbare Zufahrt, durch Schilf und viel Grün. Ein „Muss“ für uns ist die *Moritzburg*, ein Ausfluglokal der 20er Jahre, vieles ist im alten Stil erhalten. Man kann außerdem mit dem Fähruderboot nach *Baabe* übersetzen.

Uns zog *Lauterbach* an, wo wir in der *Jaich Marina* festmachten. Hier direkt an der Hafemole fährt die Dampf betriebene Eisenbahn „*Rasender Roland*“ ab. Bequemer geht es nicht, wenn man die alten Seebäder der Insel *Rügen* besuchen möchte und einige kleine Wanderungen zwischen den Bahnstationen einflechten will.

Unsere nächste Station war der kleine Fischereihafen *Freest* im *Peenestrom* mit Fischerbuden und Strandleben. Liegeplätze sind nicht üppig, wir fanden einen schönen Liegeplatz bei der alten Bootswerft, die von der Bootsbaumeisterin Kirsten Dubs seit einigen Jahren geführt wird. Mit viel Elan ist sie dabei, diesen ehemals maroden Betrieb wieder in Gang zu bringen.

Wir machten von hier mit der Fähre einen Ausflug über den *Peenestrom* nach *Peenemünde*. Uns interessieren nicht die ausgestellten Militärflugzeuge, U-Boote und sonstiges Kriegsmaterial, sondern die Raketenentwicklung, die legendäre „V 2“. Wir waren überrascht über die umfangreiche Sammlung und Aufbereitung mit sehr viel Originalbildern, Schriftstücken und technischen Materi-

alien. Es zeigte sich hier die Ausbeutung der Kriegsgefangenen beim Bau der Raketen und den dazu gehörigen Gebäuden, nebst riesigem Kohlekraftwerk, das bis Ende der DDR-Zeit noch in Betrieb war. Das gesamte Gelände war von der NVA besetzt. Insgesamt war es ein lohnender Ausflug.

Die Segel gesetzt, ein Stück weiter die *Peene* hinauf liegt auf der Festlandseite die *Marina Kröslin*, eine Anlage mit langen, langen Stegen und weit auseinander liegenden Gebäuden. Sicher eine gute Ausgangsposition für Berliner Dauerlieger. Mir war dieser Hafen zu unpersönlich. Es ging an *Karlshagen* an der Backbordseite vorbei, wo wir auf dem Rücktörn festgemacht haben. *Karlshagen* war zur DDR-Zeit ein großer, schmutziger Fischereihafen, mit sehr alten, maroden Hallen und Gebäuden. Davon war nichts mehr zu sehen. Ferienhäuser sind hier entstanden. Die neue Marina ist attraktiv hergerichtet. Sie ist ein guter Ausgangspunkt für Wanderungen und Radtouren auf *Usedom*.

Wir fuhren den ruhigen *Peenestrom* weiter aufwärts und genossen die Flusslandschaft. In

Wolgast machten wir bis zur Brückenöffnung bei der *Horn Werft Marina* fest. Ein Stadtbummel überzeugte uns vom aktiven Aufbau der Stadt in den letzten Jahren, sie war sauberer und sehenswerter geworden.

Nach Brückendurchfahrt ging es weiter an der Hegemann Werft vorbei. Wir segelten die *Peene* weiter hoch, das Ufer war gesäumt von Schilfkanten, hin und wieder gab es Baum bestandene Steilufer. Hier sollte man aufmerksam fahren, denn so groß die Wasserflächen sind, es lauern viele kleine Untiefen. Unser Ziel war das Achterwasser mit dem kleinen uralten Hafen *Zinnowitz* auf *Usedom*. Diese noch verträumte Hafenanlage aus DDR-Zeiten war umsäumt von kleinen alten Binnenfrachtschiffen, die mit



Foto: Peter Harder

Sand gefüllt worden waren, damit sie sich auf dem Grund festsetzten. So bildeten diese Schu-

ten, die inzwischen mit Büschen und Bäumen bewachsen waren, eine schützende Hafenmole. Leider sind sie zum Teil durchgerostet, der Sand wird in den Hafen vertrieben. Es sollte ab 2010 eine neue großzügige Marina mit mehr Platz entstehen.

Zinnowitz ist ein guter Liegeplatz, wenn man *Usedom* kennen lernen möchte, ob zu Fuß, per Fahrrad oder sehr bequem mit der Luxus-Bäderbahn. Wenn man eine Tageskarte gebucht hat, kann man bei den einzelnen Seebädern wie z.B. *Heringsdorf* oder *Ahlbeck* aussteigen und nach kurzer Wanderung am Strand im nächsten Ort wieder einsteigen. Auch *Swinemünde / Polen* ist auf diese Weise bequem zu erreichen. Während die Seebäder auf *Usedom* vom feinsten hergerichtet sind, besteht auf der polnischen Seite noch Nachholbedarf, aber vieles ist schon erreicht und insgesamt ist es schön geworden. Nach einem Tagesausflug mit Ziel *Swinemünde*, wären wir gerne noch ins *Stettiner Haff* nach *Mönkebude* gesegelt.

Aber die Zeit lief langsam ab und so ging es zurück nach *Krummin*. Diese Marina ist eine der ersten, die gleich nach der Wende

von Kappeler Geschäftsleuten gebaut wurden. Leider kamen die Berliner Wessis nicht so schnell, wie gedacht, mit ihren Yachten hierher. Die Straßenverbindung war noch zu schwierig. So ist diese Marina inzwischen auch „in die Jahre“ gekommen. Aber kleine besondere Kaffeegärtchen laden an Land zum Verweilen ein. Ein paar Kilometer weiter gibt es einen „Feng Shui Garten“, eine kleine Oase der Kunst und der Ruhe auf der Insel *Usedom*.

Auf der Rückreise liegen wir in *Schaprode* gegenüber der Insel *Hiddensee*. Es ist ein ruhiger geschützter Hafen mit Auslegern im Grünen. Die Fähren nach *Hiddensee* kommen nicht in diese „Ecke“, also herrscht Ruhe. Im kleinen Dorf mit gepflegten Gärten, viel Blumenschmuck und hübschen kleinen Häusern, ist alles Lebenswichtige zu bekommen, auch frischer Fisch vom Kutter und Diesel.

Hier hatten wir uns zum Abend hin, mit einem befreundeten Paar verabredet.

Ihr Boot, die „Zubengelginubi“ SVAOe ist ein kleiner, aber mit allen Schikanen zum Segeln und Wohnen ausgelegter Hubkieler. Ihr Hauptrevier ist der Bo-

densee, da sie dort in der Nähe wohnen. Sie sind mit dem Trailer angereist. Wir verbrachten einen schönen Abend mit Räucherfischmenü und dem einen oder anderen Glas Wein.

Am nächsten Tag wollten wir zu den *Störtebeker Festspielen*, dazu schipperten wir in den *Breeger Bodden*, dann in eine noch größere Wasserfläche, den „*Grossen Jasmunder Bodden*“ nach *Ralswiek* (20 sm) mitten auf *Rügen*. Hier ist ein kleiner netter Bootshafen. Wir besorgten uns als erstes Eintrittskarten zu den *Störtebeker Festspielen* am Abend. Dann merkten wir, dass noch viele hundert Personen das Gleiche wollen. Sie waren rechtzeitig angereist, kamen zum Teil von weit her mit Bus oder PKW und genossen den schönen Sommertag auf den weiten Rasenflächen.

Die Zuschauerplätze füllten sich am Abend, es ging los mit dem Spektakel auf der Seeuferbühne, davor fuhren einige Koggen hin und her. Mit lautem Kanonknall, kam dann auch *Störtebeker* auf einem Pferd schneidig auf die große Bühne geprescht. Die Bühne war von einer Festung und auf der anderen Seite



hochherrschaftlichen Kulissen eingerahmt. Viele Schauspieler und Statisten lieferten sich spannende Kämpfe zu Land und auf dem Wasser, das ganze ging bis spät in die Nacht hinein. Man gut das wir uns am Nachmittag trotz der Hitze für warme Klamotten entschieden hatten, denn es wurde saukalt, zumal auch der kühle Nordwind auf die Sitzplätze pustete. Es war nett anzusehen, man kann jetzt mitreden.

Wir segelten in den *Rassower Strom* nach *Wiek*. Hier ist ein netter sauberer Hafen entstanden mit kleinem, gepflegtem Dorf. Man konnte sich wohlfühlen. Dass dieser Ort einmal so sauber aussehen könnte, hätte ich nicht für möglich gehalten. Hier wurden vor der Wende die Rümpfe

der Vilm „geplastet“ und Ruderboote für das Ausland gebaut.

Wir verließen *Rügen*, um die Landzunge „*Der Bug*“ herum nach Norden, dann Richtung Westen an *Dornbusch Hiddensee* vorbei. Nach vielen wechselnden Winden und sogar ein bisschen Motoren erreichten wir *Warnemünde*, wo wir vom weiten schon die Windjammerparade erkannten. Es ist die Großseglerveranstaltung von *Rostock*. Beindruckend wie viele Traditionsschiffe unter Segel, die *Warnow* passieren. Wunderbar konnten die Zuschauer von beiden Seiten des Ufers hautnah dieses Spektakel verfolgen, wir von der Mole *Hohe Düne* aus. Uns gegenüber lagen riesige Kreuzfahrer, die lautstark die Parade mit ihren dump-



Foto: Peter Harder

fen Signalhörnern grüssten.

Am nächsten Tag besuchten wir auf eigenem Kiel *Rostock*. Wir waren überrascht von dieser Stadt mit ihren vielen traditionellen Gebäuden, alten Villen und Kirchen. Ein Besuch sollte Pflicht sein! Und sehr zu empfehlen ist die Stadtrundfahrt, die wir in einem kleinen Bus unternahmen.

Resümee; Es gibt in den *Neuen Ländern* ein Vielfaches an netten kleinen Sportboothäfen, auch in den Boddengewässern. Man muss sauber navigieren, teilweise sind die Zufahrten flach. Das betrifft aber auch viele Teile um *Hiddensee* und *Rügen* herum und im Achterwasser. Aber sie bieten Erholung pur. Empfehlenswert ist es, mit kleinen Boo-

ten auf Trailer anzureisen, zum Beispiel nach *Barth*, wo Slip- und Kranmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Die Trailergespanne sind auf den Yachtserviceplätzen sicher untergebracht.

Denn die Anreise über den Seeweg von *Fehmarn* bis *Rügen* kann unangenehm und anstrengend sein, da die Häfen auf dieser Strecke noch rar sind.

Auch wenn einige Häfen und Liegeplätze nicht unbedingt positiv beschrieben wurden, so kann man davon ausgehen, dass jährlich sehr starke, positive Veränderungen der Anlagen vorgenommen werden.

Peter Harder

Aus der Vereinigung



Die SVR-Damen machen die AUTOSTADT unsicher

Am 24.09.2011 frühmorgens um 7.00 Uhr wurden wir mit unserem Shuttle-Bus (Jörg Rosenau) zum Bahnhof Harburg gebracht. Als wir alle nacheinander aus dem Auto krabbelten, sah es so aus, als ob Mustafa seinen Harem auslud. Man sah es an den Blicken einiger Passanten. Aber weit gefehlt, es war nur der Ausflug einiger SVR-Damen in die Autostadt.

Es war wie immer sehr lustig zumal wir mit dem Wetter Super-Glück hatten. (Wenn Engel reisen.)

Da wir aus Kostengründen mit dem Niedersachsenticket gefahren sind, war allein die Zugfahrt für uns ein Erlebnis. Wir mußten 2mal umsteigen und jeder Zug hatte natürlich Verspätung,

was für uns jedes mal eine Hasenjagd bedeutete. Trepp auf, Trepp ab, aber wir schafften es.

Dafür hat uns dann die Autostadt entschädigt. Sie ist wirklich sehenswert.

Nachdem wir Fuß-müde waren, machten wir noch einen kleinen Abstecher in die Wolfsburger Einkaufsmeile, um Eis zu essen. Dann mußten wir uns auch schon auf den Heimweg machen.

Die Rückfahrt war ebenso abenteuerlich wie die Hinfahrt. Wir sind dann doch heil und zufrieden abends in der SVR gelandet und ließen den Abend in der Grillhütte ausklingen.

Elke Czyperek

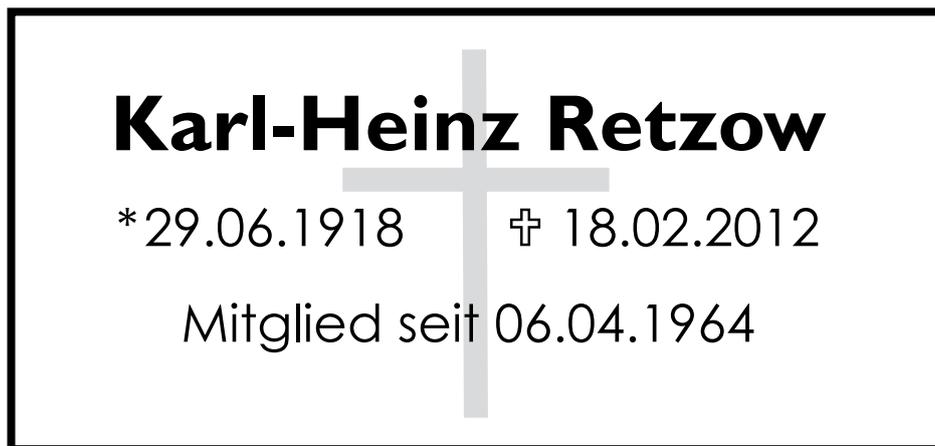
Anmerkung:

Die Autostadt ist ein Museum und Erlebnispark der Volkswagen AG in Wolfsburg in direkter Nähe des Volkswagenwerks.

www.autostadt.de

*Wir sind kleine Wolken auf der großen See,
kommen und gehen unaufhaltsam auf dem Weg zum Ufer
– was bleibt ist die See.*

Wir trauern um



Unser Mitgefühl gilt den Hinterbliebenen

Nachruf **Karl-Heinz Retzow**

Am 18. Februar ist Karl-Heinz Retzow im Alter von 94 Jahren auf seine letzte Reise gegangen. Karl-Heinz hat sehr viel für die Ausbildung der Mitglieder getan. Er hat mit Otto Penger und Hans Brockmann etliche Führerscheinkurse durchgeführt und somit für das theoretische Wissen in der SVR viel Zeit und Mühe investiert.

Seine „Tyche“ vom Typ Delanta dagegen hat er nur wenig bewegt. Er hat immer ein Auge auf den Verein geworfen und auch im hohen Alter reges Interesse daran gehabt.

Wir werden immer in Ehren an Karl-Heinz denken.

Wetterregeln *Von Rudolf Lips (SC. „Frithjof“)*

Abendrot – Wetter god.

Rot am Morgen – bringt dir Sorgen.

Helles Blau hat wenig Wind, Dunkles bringt uns fort geschwind.

Wolken weich und zart, bringen kleine Fahrt.
Sind sie hart und eckig, geht es uns oft dreckig.

Wenn hellgelb die Tinten sind, bringen sie uns starken Wind;
sind sie dunkelgelb dagegen, bringen sie uns öfter Regen.

Kommen Federwolken nach schönen Wetters Zeit,
halte bald Persenning und Zelt bereit.

Siehst du abends ohn' Strahlen den glutroten Ball,
so ändert sich's Wetter auf jeden Fall.

Brennt dir des Morgens die Sonn' auf den Schädel,
nimm's Ölzeug mit und nicht die Mäd'el.

Versinkt die Sonne hinter der Wand,
so tust Du besser, du bleibst an Land. –
Zerteilt sich die Wand und regnet's zur Nacht,
wird dir ein schöner Nachmittag gebracht.

Regen am Abend und Pladdern zur Nacht,
hat immer einen guten Tag noch gebracht.

Dunkle Nacht und wenig Sterne, die hat jeder Segler gerne.

Nachmittags Regen und abends gar Gießen,
muß jedem Segler das Leben verdriessen. –
Ist die Nacht auch trocken und hell,
morgens ist Pluvius wieder zur Stell'.

Fällt der Nebel – fahr hinaus, steigt er aber – bleib zu Haus!

Wenn's Wetterglas tief und aschgrau der Himmel,
nimm statt deines Bootes lieber ,nen Schimmel!

Morgentau auf Flur und Heide, ist des Seglers stille Freude.

Der Wind geht immer rechts herum,
und tut er's nicht, so geht dir's dumm.

Elbsegler-Info



Rettungswesten sind nutzlos..., solange sie nicht getragen werden!

Die Erste Überschrift über alles was in dem nachfolgenden Bericht steht muss lauten: gar nicht erst ins Wasser fallen. Diesen Standardsatz von Fiffi Schaper sollte jeder der auf's Wasser geht verinnerlichen.

Unter dieser Überschrift, mit dem Zusatztitel **The Cold Water Killer** (frei übersetzt etwa: der Kaltwassertod oder stirb schneller in kaltem Wasser) findet sich in der englischen Zeitschrift „Yachting Monthly“ vom April 2010 folgender Artikel:

Eine kürzlich von der MCA (Maritime and Coastguard Agency) und der RNLI (Royal National Lifeboat Institution) in Auftrag gegebene Untersuchung enthüllt die Fehleinschätzung des Risikos, die mit einem Sturz ins Wasser verbunden ist.

Um ansatzweise zu verstehen, warum viele von uns keine Rettungsweste tragen, obwohl sie eine besitzen, haben die MCA und RNLI die Firma User Perspective Ltd. mit einer Untersuchung zu diesem Sachverhalt beauftragt.

Dabei zeigte sich, dass:

- 1. das Risiko ins Wasser zu stürzen unterschätzt wird**
- 2. wir glauben, leicht wieder aus dem Wasser klettern zu können, sollten wir tatsächlich hingefallen sein**
- 3. die große Mehrheit nichts über die Risiken der Kälteschockreaktion weiß.**

Viele von uns haben es entweder selbst erlebt oder zumindest davon gehört, dass jemand ins Wasser gefallen ist. Tatsächlich ist das Risiko für den erfahrenen Segler gering. Aber diese Aussage ist abhängig von der Wassertemperatur. Keiner würde bestreiten, dass es nicht doch passieren könnte (prominentes Beispiel ist der Franzose Eric Tabarly – Anm. d. Übers.).

Die zweite Erkenntnis ist allerdings überraschend, dass es nämlich sehr schwierig ist, eine ins Wasser gefallene Person wieder an Bord zu bekommen. Es existieren viele Handlungsanweisungen und viele von uns beherrschen diese auch in der Theorie, aber wenige haben sie tatsächlich in einer Stresssituation geübt. Funktioniert das Manöver wirklich? Wie lange dauert es jemanden wieder an Bord zu bekommen? Welche Risiken bestehen für alle Beteiligten?

Es ist jedoch die so genannte Kälteschockreaktion, über die am wenigsten bekannt ist. Egal zu welcher Jahreszeit, unsere Gewässer sind immer als kalt anzusehen, so dass der Sturz ins kalte Wasser ganz bestimmte unwillkürliche Reaktionen des Körpers hervorruft.

1. Beim Eintauchen ins Wasser reagiert der Körper mit einem tiefen Atemzug, und dies möglicherweise auch schon während der Kopf noch unter Wasser ist. Dann folgen (im Vergleich zum Ruhezustand) 5 – 6 mal so schnelle heftige Atemzüge (Hyperventilation). Weiterhin steigen Herzfrequenz und Blutdruck erheblich an. Diese Reaktion dauert etwa 2 – 3 Minuten.

2. Die nicht zu kontrollierende Hyperventilation erhöht deutlich

das Risiko, selbst kleinste Mengen von Wasser einzuatmen, die ausreichen um zu ertrinken. Weiterhin kann diese extreme Atmung zu Muskelkrämpfen und verringerter Durchblutung des Gehirns führen, was die geistige Leistungsfähigkeit (in einer Überlebenssituation – Anm.d.Übers.) reduziert.

3. Mit weiterer Auskühlung des Körpers versagen auch die Funktionen von Nerven und Muskeln der Arme und Beine, was innerhalb von Minuten dazu führt, dass die Schwimmfähigkeit beeinträchtigt und die Greiffähigkeit der Hände reduziert ist.

Prof. Michael Tipton von der Universität von Portsmouth führt hierzu aus:

„Wenn man sich in einer derartigen Situation befindet, dann verdoppelt sich die Chance zu überleben, wenn man eine funktionstüchtige und korrekt angelegte Rettungsweste trägt. Man muss berücksichtigen, dass die ersten Minuten nach einem Sturz ins Wasser extrem gefährlich sind. Man soll keine Schwimmversuche unternehmen, außer man befindet sich direkt neben einem Boot im Wasser. Dann soll man versuchen erstmal zur Ruhe zu kommen und einen Gegenstand finden, an dem man sich zumindest solange festhalten kann, bis man seine Atmung

unter Kontrolle gebracht hat.

Jetzt hat man etwa 20 Minuten Zeit zu entscheiden, ob man es zurück zum Boot schaffen könnte oder besser um Hilfe ruft, bevor die Muskelkraft versagt. Unsere Studien haben gezeigt, dass man am ehesten überleben kann, wenn einem klar ist, welche Reaktionen es im Körper auslöst, wenn man ins Wasser fällt und wenn man hierauf mental vorbereitet ist.

Ein Schrittgurt (oder ein anderes entsprechendes Fixierungssystem) hält die Rettungsweste in einer korrekten Position und verbessert den Auftrieb. Eine Spritzschutzkappe schützt die Atemwege, wenn man infolge der Hypothermie (Unterkühlung) bewusstlos werden sollte. Eine Rettungsweste bewahrt einen vor Erschöpfung, indem man sich ausruhen kann anstelle schwimmen zu müssen, um sich über Wasser zu halten. Schwimmbewegungen in kaltem Wasser begünstigen die Auskühlung des Körpers, so dass eine Rettungsweste auch zum Wärmeerhalt beiträgt. Die Signalfarbe des Auftriebskörpers, Reflexstreifen, Licht und Trillerpfeife helfen bei Suche und Rettung des Verunfallten.“

„Niemand fällt absichtlich ins Wasser“ ergänzt Geoff Matthews, HM Coastguard Search and Rescue

Officer. „Aber Unfälle passieren nun mal. Training und Gefahrenbewusstsein helfen enorm, aber es ist eine Tatsache, dass das Leben etlicher Menschen jedes Jahr hätte gerettet werden können, wenn diese eine korrekt angelegte und funktionstüchtige Rettungsweste getragen hätten.“

Die Überlebenszeit nach einem Sturz ins Wasser ist mehr als doppelt so hoch, wenn eine Rettungsweste getragen wird. Schrittgurte und eine Spritzschutzhaube sorgen dafür, dass diese nicht über den Kopf rutschen kann bzw. dass die Atemwege geschützt werden.

Ergänzung

Der kanadische Mediziner Professor Gordon Giesbrecht, von der Universität Manitoba, schreibt ebenfalls zu diesem Themenkomplex im 5. Kapitel (Keep Your Head Up: Cold Water Immersion) seines Buches über Hypothermie: **Eine Minute – Zehn Minuten – Eine Stunde**

Durch den Slogan „eine Minute – zehn Minuten – eine Stunde“ kann man sich auf einfache Weise die ersten 3 Phasen nach dem Sturz in kaltes Wasser merken und was man während jeder Phase tun kann, um seine Überlebenschancen zu erhöhen. Die angenommenen Zeiten variieren zwar in

gewissen Grenzen, sind aber als Schätzwerte absolut brauchbar.

Die folgende Passage ist die wichtigste und die sollte jeder Wassersportler auswendig lernen.

Nachdem eine Person in sehr kaltes Wasser gefallen ist, hat (bzw. braucht) man:

- **1 Minute**, um seine Atmung unter Kontrolle zu bringen (Panik muss unbedingt vermieden werden!).
- **10 Minuten** für zielgerichtete Bewegungen (dies wäre die Zeit, um aus dem Wasser zu gelangen oder die Situation in irgendeiner Weise zu stabilisieren).
- **1 Stunde** bevor man infolge Unterkühlung (Hypothermie) bewusstlos wird (unnötige und heftige Schwimmbewegungen sollten unbedingt vermieden werden, um

den Wärmeverlust zu reduzieren und damit die Chance auf Rettung zu erhöhen). Wer eine Rettungs- oder Schwimmweste trägt, dem steht vielleicht noch eine weitere Stunde zur Verfügung, bevor es infolge der Hypothermie zum Herzstillstand kommt.

*Übersetzung aus dem Englischen
von Dr. med. Jens Kohfahl*

*SVWS Nachrichten
von Klaus Pein*

Da kann man als Fazit nur noch auf den ersten Satz von Jürgen (Fiffi) Schaper hinweisen: Jeder der an Bord bleibt kann nicht ertrinken egal wie kalt das Wasser und wie hoch der Seegang ist.

G.K.



Dütt un Dat



Wir sitzen alle in einem Boot

Vor einiger Zeit verabredete eine deutsche Firma ein jährliches Wettrudern gegen eine japanische Firma, das mit einem Achter auf dem Rhein ausgetragen werden sollte.

Beide Mannschaften trainierten lange und hart, um ihre höchste Leistungsstufe zu erreichen. Als der große Tag kam, waren beide Mannschaften topfit, doch die Japaner gewannen mit einem Vorsprung von einem Kilometer.

Nach dieser Niederlage war das deutsche Team sehr betroffen und die Moral war auf dem Tiefpunkt. Das obere Management entschied, dass der Grund für diese vernichtende Niederlage unbedingt herausgefunden werden musste. Ein Projekt-Team wurde eingesetzt, um das Problem zu untersuchen und um geeignete Abhilfemaßnahmen zu empfehlen.

Nach langen Untersuchungen fand man heraus, dass bei den Japanern sieben Leute ruderten und ein Mann steuerte, während im deutschen Team ein Mann ruderte und sieben steuerten.

Das oberste Management engagierte sofort eine Beratungsfirma, die eine Studie über die Struktur

des deutschen Teams anfertigen sollte. Nach einigen Monaten und berächtlichen Kosten kamen die Berater zu dem Schluss, dass zu viele Leute steuerten und zu wenige ruderten.

Um einer weiteren Niederlage gegen die Japaner vorzubeugen, wurde die Teamstruktur geändert. Es gab jetzt vier Steuerleute, zwei Obersteuerleute, einen Steuerektor und einen Ruderer. Außerdem wurde ein Leistungsbewertungssystem eingeführt, um dem Ruderer mehr Ansporn zu geben. „Wir müssen seinen Aufgabenbereich erweitern und ihm mehr Verantwortung geben“. Im nächsten Jahr gewannen die Japaner mit einem Vorsprung von 2 Kilometern.

Das Management entließ den Ruderer wegen schlechter Leistungen, verkaufte die Ruder und stoppte alle Investitionen für ein neues Boot. Der Beratungsfirma wurde ein Lob ausgesprochen und das eingesparte Geld wurde dem oberen Management ausgezahlt.

*Veröffentlicht in DESY intern
(Deutsches Elektronen-Synchrotron)
Dezember 2009*

Seglerbericht



RAINBOW WARRIOR

Wie es ist auf einem modernen Segelschiff für Greenpeace zu arbeiten.

Rums! Die Welle war ziemlich hart. - Rums! Die nächste nicht besser. Das Vorschiff trieft, das Deck steht unter Wasser, keiner darf mehr raus - will auch keiner!

Es lässt sich ja alles Nötige sicher von der Brücke aus bedienen: Autopilot, Radar, elektronische Seekarte alles in meiner Reichweite. Und das bei Windstärke 9 und 4-5m Wellen von vorn. Kein Segel ist mehr gesetzt. Mein Wachgänger lehnt, mehr mit sich selbst als mit seinem Job beschäftigt und einem Grünschimmer im Gesicht, in der Ecke. Jede Stunde muss er sich erneut zu seiner Sicherheitsrunde zwingen. Ich hab auch schon seit längerem nicht mehr vernünftig essen können. Aber damit geht es uns beiden

noch relativ gut. Es ist November und wir wollen mit der neuen RAINBOW WARRIOR rund um *Skagen*.

Wie schön war doch das Segeln vor *Stockholm*: Windstärke 4, raumer Kurs, zwei Wachgänger, Klüver, Fock, Fischermann, Großstag- und Großsegel gesetzt, Maschine gestoppt und eigentlich nicht viel zu tun. Der elegante Yacht-Rumpf gleitet leise aber kräftig durch die glatte See, die anderen Mannschaftsmitglieder kommen nach dem Abendessen noch mal an Deck, plauschen miteinander und genießen den Sonnenuntergang. Die Stimmung erinnert mitunter an eine Sommertour in der *Dänischen Südsee* mit *Tine* und *Thobea* bei bestem Sommerwetter – nur sind hier noch viel

Foto: Ocke Deutschmann



mehr Menschen an Bord und das Schiff ist viel größer. Aber dann fällt einem auch schnell der eigene Job wieder ein: Als dritter Offizier, zuständig für die Sicherheitsausrüstung habe ich neben meiner Wache noch als Aufgabe die Feuerlöscher, Rettungsringe, Schlauchboote und Hitzeschutzanzüge zu kontrollieren. Dabei muss noch vieles einsortiert und ordentlich verstaut werden, aber das ist wohl bei jedem neuen Schiff so.

Gebaut wurde die RAINBOW WARRIOR von der Fassmerwerft an der Weser. Genauer gesagt wurde der 58m lange und 11m breite Rumpf in Danzig gebaut, nach Berne zu Fassmer geschleppt und dann dort mit Technik, Rigg und Inneneinrichtung ausgerüstet.

Der Schiffsentwurf wurde von Gerard Dijkstra and Partners einem Yacht Designer in Amsterdam gezeichnet. Der Rumpf ist der einer modernen Yacht: senkrechter Steven, flaches Unterwasserschiff, tiefer Kiel und sehr gute Segeleigenschaften. Dabei wurde beim Rigg eine große Innovation gewagt: Die zwei Masten sind als A-Frame Masten, also je zwei Masten die von der Außenseite des Schiffes sich nach oben in der Mitte vereinen, und kein Mast, der auf dem Kiel steht und von Wanten gestützt wird. Die Segel werden alle hydraulisch auf den Vorstags aufgerollt und sind so von zwei Personen leicht zu bedienen. Durch diese Konstruktion kann das Schiff bei einer Masthöhe von 54m (zu hoch für den NOK) eine Segelfläche von 1255m² tragen. Außerdem bleibt so in der Mitte des Schiffes Platz für den Helikopterhangar und kein Mast reicht quer durch die Decks in die Kapitänskammer, Messe und Bootsmannskammer.

Den Job des Bootsmanns hatte auf dieser Reise Emma –

eine kleine aber erfahrene umsichtige Australierin die schon seit Jahren für Greenpeace fährt und einmal als Freiwillige angefangen hatte. Sowieso sind hier alle an Bord, weil sie für die Ziele die Greenpeace vertritt eintreten wollen. Der argentinische Matrose genau so wie der indische Koch und der amerikanische Kapitän. Es ist eine wunderbare Mischung aus alternativen Lebensentwürfen, konservativen Umweltbewahr-

ern und professionellen Seeleuten, die wir alle sind. An so manchem Abend werden dann mehr oder weniger ausgeschmückte Erlebnisse von Aktionen, beteiligten Polizisten und überforderten Behördenvertretern, von dankbaren Einwohnern und von wütenden Fischern erzählt. Aber genau so kann man sich auch über ganz private Themen unterhalten oder die Unterschiede der verschiedenen Kulturen feststellen. Immerhin sind

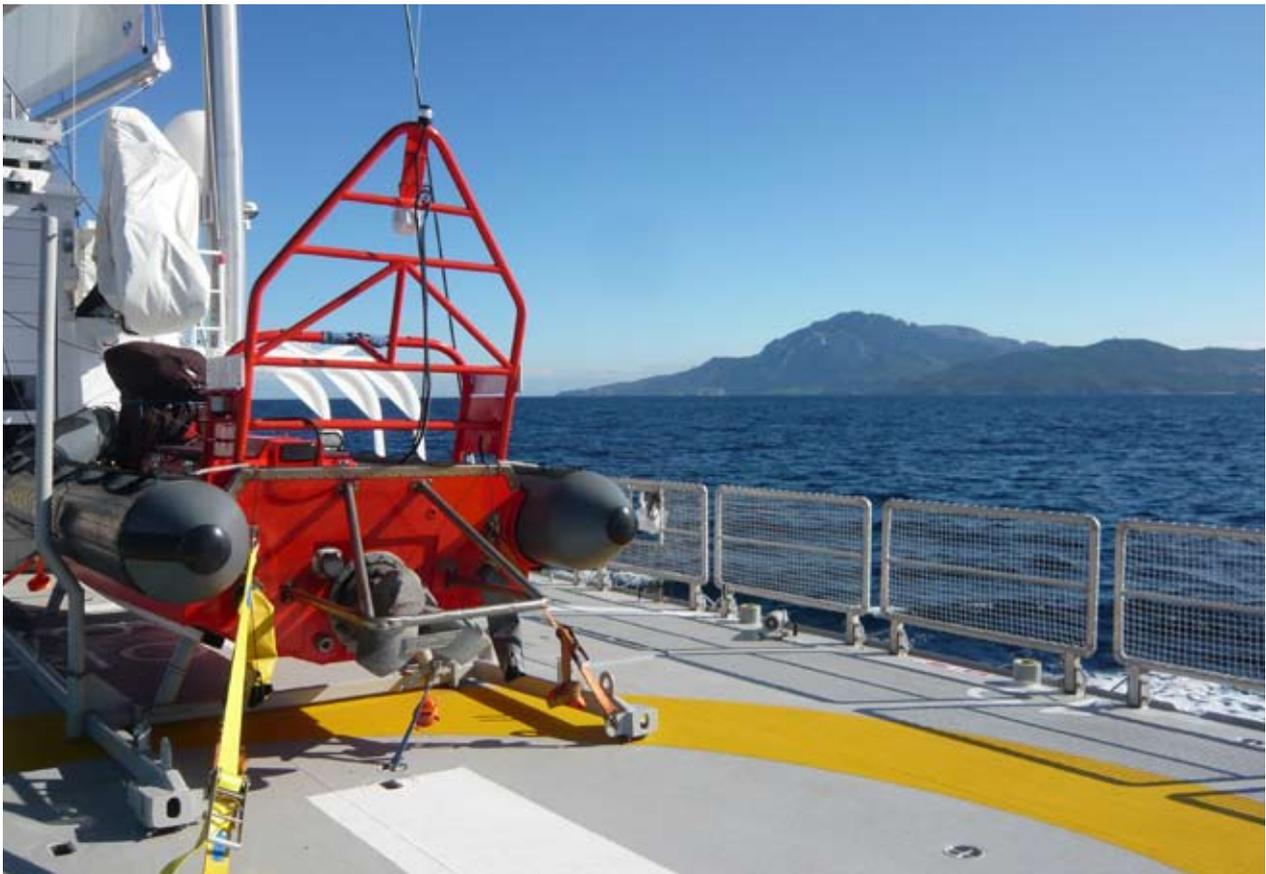


Foto: Ocke Deutschmann

Vor der afrikanische Küste bei Tanger (gegenüber Gibraltar). Anstatt eines Hubschraubers ein zusätzliches Schlauchboot auf dem Helideck.

alleine in der fünfzehnköpfigen Stammmannschaft 12 Nationalitäten vertreten.

In Zukunft werden Schiff und Mannschaft weltweit im Einsatz sein gegen Umweltzerstörung und Ressourcen-Verschwendung. Es wird spektakuläre Aktionen geben, aber auch weniger auffällige Treffen mit Entscheidungsträgern, Wissenschaftlern und interessierten Menschen die einfach nur Greenpeace, Schiff und Mannschaft kennen lernen wollen.

Mich wird mein nächster Einsatz erst einmal auf die ESPERANZA, das größte Greenpeace Schiff, nach Indien verschlagen. Dort wird gerade im Rahmen

eine Kampagne versucht Politik und Öffentlichkeit über die Gewässer-Verunreinigung und die damit verbundenen wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und gesundheitlichen Folgen aufzuklären. Es wird wieder eine wichtige und tolle Arbeit werden, aber ein wenig werde ich auch die Segel und die Ruhe bei 12 kn Fahrt ohne Maschine vermissen.

Weitere Informationen zum Schiff, seiner Mannschaft und den Aktionen:

www.greenpeace.de oder www.greenpeace.org (in englisch)

SK Ocke Deutschmann

Aus der Vereinigung



Hallenfrühstück

Am Samstag, den 10. März 2012 kamen auf Einladung von Peter Kretzler „LUV AN“ die Vereinskameraden/innen zum traditionellen Hallenfrühstück bei leckerer, rustikaler Erbsensuppe, Würstchen, Bier und Kaffee zusammen. Alle beim Frühstück Anwesenden bedanken sich. *E.H.*

Termine 2012

Ausbringen der Ausleger Samstag 24.03.2012 14.00 Uhr
im allgemeinen Arbeitsdienst
anschließendes Biikebrennen und Flaggenparade ca. 17.30 Uhr

Abslippen Hallenlieger 6.30 Uhr Sa/So 31.03./01.04.2012
Abslippen Außenlieger 6.00 Uhr Fr/Sa/So 06./07./08.04.2012

SVR Mitglieder Versammlung Mittwoch 14.03.2012 19.00 Uhr
SVR Mitglieder Versammlung Mittwoch 23.05.2012 19.00 Uhr
SVR Mitglieder Versammlung Mittwoch 19.09.2012 19.00 Uhr

Erweiterter Vorstand Mittwoch 18.04.2012 19.00 Uhr
Erweiterter Vorstand Mittwoch 05.12.2012 19.00 Uhr

Arbeitsdienst für alle Mitglieder

Aufräumen der Halle und Gelände Freitag 12.10.2012
Abmotoren und Flaggenparade Samstag 13.10.2012

Aufslippen

Außenlieger HW 8.29 NW 15.49 Samstag 20.10.2012
Außenlieger HW 9.13 NW 16.35 Sonntag 21.10.2012
Rentnergr. HW 10,02 NW 17.25 Montag 22.10.2012
Hallenlieger HW 15.03 NW 9.40 Freitag 26.10.2012
Hallenlieger HW 15.58 NW 10.45 Samstag 27.10.2012
Hallenlieger HW 15.37 NW 10.28 Sonntag 28.10.2012

Einholen der Ausleger
und Aufräumen des Geländes Samstag 03.11.2012

*Weitere Arbeitsdienste einzeln oder für Alle
werden per Aushang bekanntgegeben.*

27. Oktober bis 4. November Hanseboot

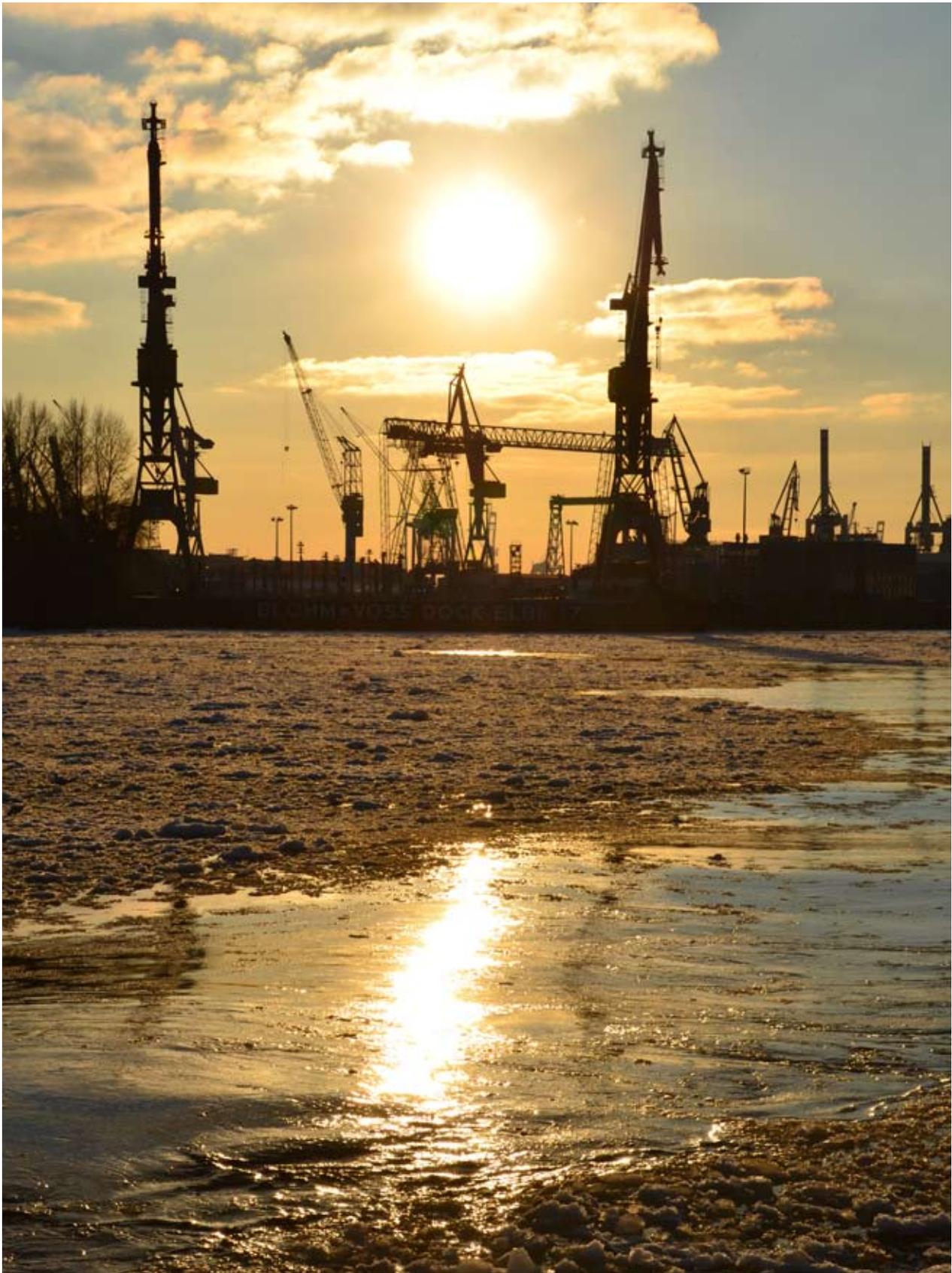


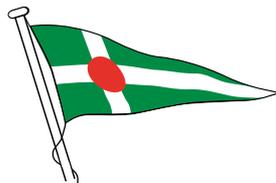
Foto: Elke Herz

Winter 2012 - Eisgang auf der Elbe



Foto: Ocke Deutschmann

Vorschiff, Fock und Klüver der RAINBOW WARRIOR - vor der afrikanischen Küste bei Tanger - in der Straße von Gibraltar



Segler-Vereinigung Reiherstieg von 1926 e.V.

Finkenrieker Hauptdeich 14 · 21109 Hamburg

www.svr-hamburg.de

info@svr-hamburg.de