# Elbsegler

SVR Magazin 2 / 2013



## Zwischen Hamburg und London...

... mein achtwöchiger Törn mit der TAMFANA von Ocke Deutschmann





otos: Ocke Deutschmann



Foto: Ocke Deutschmann

Foto Titel: TAMFANA trockengefallen im Watt, Muringgebiet in Pinmill, TAMFANA auf der Nordsee

#### **Impressum**

Herausgeber: Segler-Vereinigung Reiherstieg von 1926 e.V.

Finkenrieker Hauptdeich 14 – 21109 Hamburg www. svr-hamburg.de info@svr-hamburg.de

18. Jahrgang 36. Ausgabe 150 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 1/2014 ist der 25. Febr. 2014

## Liebe Mitglieder und Elbsegler-Leser!

Ein nicht immer ernstzunehmender Vergleich zum Vorwort 2/2012 Auch 2013 war ein gravierendes Jahr, Ihr habt euch eine weibliche Person als zweite Vorsitzende gewählt.

Der neue Vorstand beklagt nicht den nötigen Rückhalt der Mitlieder (bis auf kleine Ausnahmen). Natürlich muss sich der neue Vorstand auch erstmal die Hörner abstoßen. Querelen hoffe ich, dass die nicht mehr so vorhanden sind wie in 2012. Den moderaten Ton haben wir auch wieder gefunden, also kein Kindergarten mehr.

Naja, das mit den teuren Liegegeldern, tja, was soll man dazu sagen. Segeln/Wassersport ist eben wie unter der kalten Dusche stehen und 100.- € Scheine zu zerreißen oder frei nach dem Motto: zahlen und fröhlich sein!!

Einen milden Winter hatten wir leider nicht. Es gab sogar Terminverschiebungen für unser Abslippen im Frühjahr. Nachdem dann endlich im Juni unsere "Seahawk" ihr neues Ruderblatt hatte, da kamen diese tollen, heißen Sommerwochen. Und ich hatte Urlaub. Erklärung für diese schönen Wochen: ganz einfach, ich hatte mir das genauso so gewünscht. Seht Ihr, so ist es wenn der Zweite eine Frau ist, die brauchen sich nur etwas ganz doll wünschen und .....

Hier noch ein kleiner Karrieretipp, trete in einen Verein ein und arbeite dich hoch. Und das geht so: Festausschuss/Schriftführer/und auf einmal nach 25 Jahren bist Du 2. VS., ohne eine Woche vorher etwas davon geahnt zu haben.

Wie Ihr merkt, ein nicht immer ernstzunehmendes Vorwort!!!!

Danken möchte ich den vielen Vereinskameraden für Ihre Unterstützungen und Hilfen in den letzten ca. 300 Tagen. Ohne Euch hätten ich/wir diese erste Phase der Vorstandsarbeit nicht bewältigen können.

Danke, danke ...

Ich wünsche Euch allen, ein friedvolles Weihnachtsfest im Kreise Eurer Lieben und ein gesundes, schönes 2014.

Eure Roswitha



## Amtliche Neuigkeiten

## Klartext zur neuen Führerscheinverordnung ab 17.10.2012:

Im Seebereich dürfen auf den Seeschifffahrtsstraßen wie bislang, altersunabhängig Sportboote bis zu einer maximalen Nutzleistung von 3,68 KW (5 PS) ohne Sportbootführerschein-See geführt werden. Es darf keine gewerbliche Nutzung vorliegen!

Bei einer Nutzleistung von 3,69 bis 11,03 KW (15PS) muss der Schiffsführer mindestens 16 Jahre alt sein, um ein Sportboot zu privaten Zwecken führerscheinfei führen zu können. Eine Längenbegrenzung für Sportboote gibt es im Seebereich weiterhin nicht.

Im **Binnenbereich** dürfen Personen ab 16 Jahren auf den Binnenschifffahrtsstraßen mit Ausnahme der Seeschifffahrtsstraßen und der Elbe im Hamburger Hafen Sportboote von weniger als 15 Meter Länge führerscheinfrei führen, sofern die Nutzleistung der Antriebsmaschine nicht mehr als 11,03 KW (15PS) beträgt und keine gewerbsmäßige Nutzung stattfindet. Diese Regelung findet allerdings auf dem Rhein keine Anwendung, weil bei einer Nutzleistug von mehr als 3,68 KW aufgrund internationaler Vorgaben für den Rhein auf nationaler Basis derzeit keine Ausnehmen von der Fahrerlaubnispflicht gewährt werden kann.

Die Alternative "Segelsurfen" beim Sportbootführerschein-Binnen ist ersatzlos gestrichen worden. Künftig ist auf den Gewässern nach Anlage 2 der Sportbootführerscheinverordnung-Binnen kein Führerschein mehr erforderlich, wenn Sportboote als Segelsurfbretter geführt werden. Damit besteht auf allen Binnenschifffahrtsstraßen des Bundes im Sinne des § 1 Nummer 1 Sportbootführerscheinverordnung-Binnen künftig eine Führerscheinfreiheit für das führen von Segelsurfbrettern.

Quelle: Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

### Middelgrund

Der NV Verlag berichtet in seiner nautischen Veröffentlichung von einer dänischen Aktion: "Als Stenrev Middelgrund"
Der Middelgrund zwischen Kalkgrund und Sonderborg

wurde genutzt um eine Ausgleichsmaßnahme für die jahrelange Steinfischerei zu schaffen. Man hat dort ein künstliches Riff aus 2000 Kubikmetern Steinen erichtet, als Lebensraum für Fauna und Flora.

Da die Tiefe des Riffs noch nicht genau vermessen ist, wird empfohlend, die Untiefentonnen auf der richtigen Seite zu passieren. Näheres allerdings in dänisch unter: www.alsstenrev.dk

Nebenbei bemerkt ist es immer besser und sicherer, Seezeichen auf der richtigen Seite zu passieren, damit einem nichts passiert. G. K.

## Gutes Tun und Freude bereiten: ... wir kommen 2014

Der farbige Kalender der Seenotretter erscheint im DSV Verlag mit der ISBN 978-3-88412-486-4 für € 19,90

Der Kalender vermittelt einen eindrucksvollen Einblick in die Tätigkeit der Seenotretter und enthält einen Spendenbeitrag von € 2,60

...wir kommen...

G, K

## Vorstands-Info

### Als neue Mitglieder begrüßen wir:

Andy Oeffer aktiv mit Stahlmotorboot "Seewolf"

Klaus Hübbe passiv

### Als neue Schiffe begrüßen wir:

Wir gratulieren Michael Schneider und Lisa zu ihrem neuen Motorboot

"Laguna"

Wir gratulieren Torben Grote zum neuen 30er Jollenkreuzer

"Runa"

Wir gratulieren nachträglich Nadine Gliem geb. Böttcher zur Hochzeit am 20.07.2012



## Aus der Vereinigung

### Deutsches Team gewinnt die J22 Europameisterschaft in Holland;

## "Jolly Jumper" von Christian Rieckborn belegt als zweitbestes deutsches Boot Platz 8

Die im Rahmen der Delta Week 2013 im niederländischen Zeeland, auf anspruchsvollem seglerisch Tidenrevier (Zierikzee / Oosterschelde) ausgetragene J22 Europameisterschaft, ten die Hattinger Segler Holger Neuhaus (Eigner) Daniel Scheer Jörg Friedlein (Steuermann) für sich entscheiden (GER 1215 "Banana Jama"). Nach 3 Regattatagen und 11 spannenden Läufen konnte erstmals eine deutsche Crew in die Domäne der Niederländer einbrechen und sich am Ende punktgleich den Titel vor dem niederländischen Team von 1513 (NED Rikst Dijkstra "Jamesession") sichern. Das deutsch/französische Team Reiner Brockerhoff, Charles Michaux und Christophe Declercq (FRA 1444 "Jazzy") konnte sich in dem mit 28 Booten und 84 Seglern aus 3 Nationen besetzten Teilnehmerfeld auf Platz 3 behaupten.

Wir konnten uns mit der "Jolly Jumper" als zweitbestes deutsches Boot Platz 8 sichern; darauf sind wir auch ein wenig stolz ...

Die mit 6 Booten starke deutsche Teilnahme ist sicherlich auch ein Ergebnis der in den letzten Jahren in Deutschland ständig wachsenden Zahl von J22 Seglern, dem breiten Angebot an Regatten und Trainingsmöglichkeiten sowie den über die Landesgrenzen hinaus



Anna Schakel -,,Jolly Jumper" (vorne im Bild ) an der Luv Tonne / Spi-Manöver)

gewonnenen Freundschaften und dem hervorragenden Austausch unter den Seglern und Klassenvereinigungen.

Neben den guten Windverhältnissen und erstklassig organisierten Regatten hat auch das Rahmenprogramm vom Steg-Bier bis zum von der niederländischen Klassenvereinigung ausgerichteten Klassenabend mit ausgezeichnetem 3 Gänge Menü und die anschließende Party mit Live Musik im großen Delta Week Zelt zum Gelingen der Veranstaltung beigetragen. Zierikzee ist auch für Fahrtensegler eine Reise wert.

Wir gratulieren unseren Europameistern und freuen uns schon jetzt, einen Teil der Crews auf der Travemünder Woche wieder zu treffen.

Tolle Bilder und Berichte zur J22 gibt es zusätzlich unter www.J22kv.de sowie unter www.14sailing.nl!

Dirk Glanzmann, Thomas Hanf und Christian Rieckborn (GER 1562 "Jolly Jumper")

# Runde Geburtstage 2014



Aus datenschutzrechtlichen Gründen werden hier keine Namen und Geburtsdaten mehr genannt.

## 25 Jahre Mitgliedschaft

Norbert Taubhorn 06.02.1989 Kristin Eyendorff 01.10.1989

## 50 Jahre Mitgliedschaft

Karin Meyer 06.03.1964
Gerhard Schipke 01.05.1964
Ingo Wichmann 04.12.1964

## Aus der Vereinigung

### **Sommerwetter - Donnerwetter**

Im Gegensatz zum letzten Jahr hatten wir 2013 einen Supersommer.

Nach der Kieler Woche wurde es so richtig schön, mit viel Sonne und schönem NE Wind, der leider die falsche Richtung hatte. Das warme Sommerwetter konnte ja auf Dauer nicht durchhalten und wurde dann durch Unwetter unterbrochen. Schon während der Kieler Woche war ein Unwetter durch die Förde gezogen und hatte die Belastungsfähigkeit der Festmacher von Kreuzfahrern getestet.

Am 28.07. zog erneut so eine Wetterwalze durch die Förde



oto: Gerd Köncke

und diesmal war eine Kamera zur Hand. Es begann mit viel Wind und dann mit Platzregen in Hagel übergehend und lang anhaltendem Gewitter.

Das Strandfest in Stein wurde jäh unterbrochen. Die Flucht in die Verkaufszelte war solange erfolgreich, bis die Wassermassen dann den Strom abschalteten und Alles duster war. Dann ging nichts mehr.

Der Weg zurück zum Hafen war dann nur noch nass.

G. K.

### Dütt un Dat

Zwischen der Bunthäuser Spitze und unserem Hafen "Holstenkaten" liegt das Naturschutzgebiet "Heuckenlock ".Es wird geteilt durch die Autobahn, die das Gebiet überquert.

In dem östlichen Teil hat sich ein Seeadlerpaar niedergelassen, dessen Horst während der Brutzeit vom Naturschutz bewacht wird.

Wir kamen von Drage und waren etwas zu früh, um in unseren Hafen einlaufen zu können. Wir fuhren deshalb sehr langsam ca. 20 m vom Nordufer der Süderelbe entfernt, ober-

halb der Elbbrücke, als querab ein ungewöhnlich großer Vogel auf dem Buhnenkopf landete. Es war eindeutig ein Seeadler, der wohl den Naturschützern entkommen war und uns Wassersportler mal von dichtem betrachten wollte. Der Adler machte nicht den Eindruck, sich von uns gestört zu fühlen. Leider hatten wir keine Kamera dabei.

Ein Adler wurde auch schon über unserem Hafen, offensichtlich bei der Futtersuche beobachtet.

Gerd Köncke

Weitere Informationen hierzu unter: www.natur-beobachtungen.de / NSG Heuckenlock



Was kann uns fehlen? Solange wir leben, ist Gott bei uns. Und wenn wir sterben, sind wir bei ihm.

Wir trauern um

### Hermann Rosenau

\*30.06.1927

⊕ 12.08.2013

Mitglied seit 25.06.1946 Ehrenmitglied

### Hermann Rosenau

Am 12. August verstarb unser Ehrenmitglied Hermann Rosenau im Alter von 86 Jahren.

Hermann ist am 25.06.1946 in die SVR eingetreten und somit unser ältestes Mitglied und auch z.Zt. am längsten in der SVR.

Hermann hat mit einem Faltboot – natürlich mit Segel – angefangen. Dem folgte ein Stahlpirat und ein 20er Jollenkreuzer namens "Perle" gebaut vom Bootsbauer Büdel Neubert. Der nachfolgende Seekreuzer "INGA" wurde als Stahlrumpf bei Wiegleb & Scharf gebaut, den Ausbau machte natürlich Büdel Neubert.

Ich kann mich noch daran erinnern, dass Hermann uns oben aus dem Getreidesilo am Köhlbrand zugewunken und ein schönes Wochenende gewünscht hat.

Hermann wird in unserer Vereinigung ein bleibendes Andenken erhalten.

Unser Mitgefühl gilt seiner Familie.

Mitglieder und Vorstand der SVR Gerd Köncke

## Aus der Vereinigung

### Besuch vom Boots-Club Oberelbe e.V.

Bei bestem Spätsommerwetter fand das diesjährige Abschippern der Motobootfahrer des Boots-Club Oberelbe e.V. unter der Leitung von Hafenmeister Peter Hallauer am 28./29. September statt. Zielhafen für insgesamt 12 Motorboote war unsere Segler-Vereinigung Reiherstieg. Viele kannten unseren Hafen noch nicht und waren ganz angetan von unserem Vereinsgelände.

Am Abend wurde gegrillt, unser Grillplatz stand den Besuchern zur Verfügung, und ebenso das Clubhaus mangels Platz in unserer sonst so geschätzten Grillhütte.

Toll sah unser Hafen aus mit den über alle TOPPEN geflaggten Schiffen des Boots-Club Oberelbe e.V.

Regine Holstein



oto: Dagmar Hallauer



Foto: Dagmar Hallauer

## Aus der Vereinigung

### Von pfiffigen Ideen und großen Taten

Wer sich mit Sanierungsvorhaben im öffentlichen Bereich beschäftigt, der weiß, dass die Kosten schnell in astronomische Höhen steigen können. Ganz zu schweigen von den Kosten für Neubauvorhaben, von denen hier bei uns in Hamburg ein berühmtes Beispiel in der Hafencity noch immer nicht fertig gestellt ist, aber für viel Spott in der Bevölkerung sorgt.

Dass auf diese Art und Weise die Sanierungsvorhaben oder Neubeschaffungen der SVR nach dem Programm des ehemaligen Vorstandes nicht erfolgen können, ist jedem Mitglied klar. Es fehlt einfach die finanzielle Grundlage des "Steuerzahlers". Natürlich wären z.B. neue Pfähle als Ersatz für die maroden wünschenswert, aber bereits die Sondierung im Bereich Kampfmittelräumung würde den Finanzrahmen der Vereinigung sprengen.

Also sind für Schadensbehebung pfiffige Ideen gefragt, die Sanierung und machbare Finanzierung in Einklang bringen. Dafür gibt es seit kurzem ein gelungenes Beispiel in unserem Hafen:



-oto: Peter Harder

Slippen der 1. Sektion

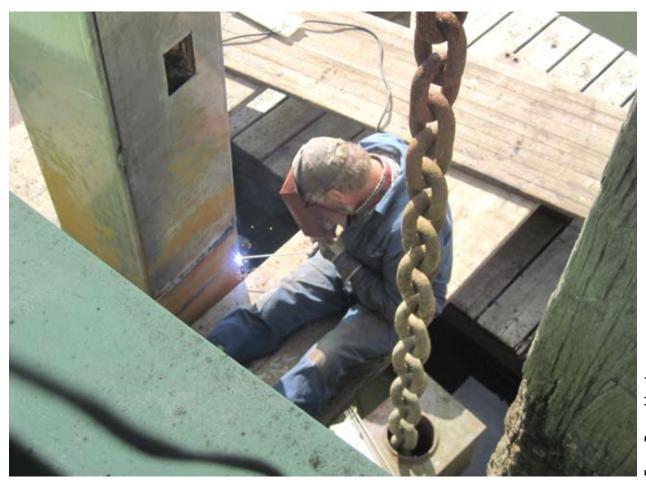
Im Winter 2011 stellte Michael Krebs seine Idee der Pfahlsanierung vor. Er zeigte damit, dass er nicht nur ein exzellenter Segler ist (das weiß ich aus Erfahrung), sondern dass er auch den Kopf für handwerklich-technischmachbare

und vor allem finanzierbare Pfahlsanierung besitzt. Mit Pappmodellen zeigte er uns, dass man mit jeweils 2 gekanteten Blechhälften, die um den Pfahl gelegt, zusammengeschweißt und mit Beton verfüllt werden, die besonders im Flutsaum morschen Pfähle stabilisieren und retten kann. In Sektionen von jeweils ca. 2,50m Länge werden 3 Blechummantelungen übereinander benötigt, um vom Grund auf eine Höhe über dem kritischen Flutsaum zu kommen. Ein Vorschlag, der zumindest bei mir einen gewissen Aha-Effekt hervorrief. So schien es machbar, wenn wir das handwerklich-technische Know-how vieler Vereinskameraden bündeln würden. Es war noch manche Denkarbeit zu leisten, denn die Arbeit musste schließlich in einem Tidegewässer ausgeführt werden.

Die Kostenrechungen des ehemaligen Vorstands, die für Neubeschaffung der Pfähle durch Fremdfirmen angestellt wurden, sprachen eine eindeutige Sprache. Das war nicht finanzierbar. Es blieb also nur das Ausprobieren der Pfahlsanierung, das im Frühjahr an einem der Pfähle am Hauptponton vorgenommen wurde. Die Erfahrungen am ers-

ten Pfahl führten zu technischen Optimierungen, z.B. einer dickeren Ummantelung.

Nach der Sommersaison 2013 telefonierte Ingo Wichmann, der die Dringlichkeit dieser Sanierung besonders bei den Pfählen der Niedergangsbrücke sah, etwa ein Dutzend Rentner zusammen, um die Arbeit zu erledigen. Dass er schon zuvor die Kettenzüge und Stropps angebracht hatte und das Material parat gelegt hatte, vereinfachte und beschleunigte die Arbeit mit den sehr schweren Teilen. Denn durch die Tide stand die gesamte Tätigkeit unter enormem Zeitdruck. Noch vor Eintritt der Flut mussten die Schweißarbeiten und die Absenkung sowohl der ersten wie auch der zweiten Sektion erledigt sein. Dabei war es von Vorteil, dass nicht nur Ingo, sondern auch Norbert Meyer zeitweise Schweißarbeiten leisten konnte, die besonders zeitaufwändig sind. Auch die vielen Handlanger taten das ihre, um dem Zeitdruck zu trotzen. Trotzdem unterbrach das auflaufende Wasser die Arbeit an der 2. Sektion. Hindernisse taten sich auf. Der von außen noch relativ stabil wirkende Pfahl war unglaublich verdreht und im Flutsaum so morsch, dass



oto: Peter Harder

eine besondere Behandlung nötig wurde.

Die Bleche der 2. Sektion mussten mit zwei Öffnungen versehen werden, um diesen Abschnitt mit noch mehr Beton zu stabilisieren. Erst nach dem 4. langen Arbeitstag wurde schließlich Vollzug gemeldet. Zufriedene Vereinskameraden beendeten die harte Arbeit an diesem Pfahl, dem noch weitere folgen werden. Dabei werden uns unsere gewonnenen Erfahrungen zugute kommen. Trotz aller Mühen hatten alle gute Laune und Spaß. Diese Arbeit hat die Kame-

radschaft sichtlich gestärkt, und auch das spätsommerliche Wetter spielte mit. Allen Mitarbeitern sei an dieser Stelle für die Erhaltungsarbeiten an unserer Anlage gedankt.

Wer aus Zeitgründen nicht mitmachen konnte, hat Gelegenheit, im kommenden Herbst und Winter seinen Beitrag zu leisten: die "Nina" braucht wieder viele Kapitäne und Matrosen für das Ausbaggern unseres Hafens.

Peter Harder

## Seglerbericht

### Beobachtungen aus acht Wochen Törn zwischen Hamburg und London, zwischen Kanälen und offener See, Städten und kleinsten Inseln, Menschen und Kulturen.

## Very british: Muringsbojen und Funkanmeldung

Für uns Festländer erscheinen einige Traditionen und Gebräuche des königlichen Inselreiches als nicht nachvollziehbar oder sogar eher befremdlich: Im Pub wird bezahlt, noch bevor man das Essen oder Getränk zu sehen bekommt, manche Mahlzeiten würden bei uns eher unter Lebensmittelskandal rangieren, und die Autos fahren konsequent auf der falschen Seite.

Obwohl wir durch dieses Wissen vorbereitet waren, wurden wir doch mehrfach von lokalen Besonderheiten und dem erhöhten Überwachungs- und Regelungswillen der Eingeborenen überrascht. In der Yacht-Marina Titchmarsh zum Beispiel durften wir erst einlaufen, nachdem wir über Funk den Hafenmeister

gerufen und von ihm einen Liegeplatz zugewiesen bekommen hatten. Bei der Vorbereitung für die Reise auf der Themse fiel auf, dass die Thames Barrier einen Sicherheitsstatus ähnlich dem des Buckingham Palace haben muss: Es wird immer wieder darauf hingewiesen, dass alle Boote, also sogar Kanus und Kajaks, sich lange vor dem Passieren des Sperrwerks über UKW eine Erlaubnis einholen müssten. An Land stehen dann noch einmal besonders große Tafeln, die darauf hinweisen. Als wir aber eingeschüchtert die Verkehrszentrale riefen, antworteten die nur, dass wir in Sichtweite noch einmal rufen sollten. Dort angekommen, wurde uns nur noch gesagt, was wir auch sehen konnten: Wir sollten in den offenen Toren mit den Grünen Ampeln passieren...

#### Häfen:

Finkenwerder, Wischhafen, Cuxhaven, Spiekeroog, Norddeich, Juist, Groningen, Harlingen, Uitdam, Ijmui-den, Harwich, Titchmarsh, Maldon, London, Chatham, Leigh-on-Sea, Wivenhoe, Suffolk, Ipswich, Pinmill, Mistley, Amsterdam, Alkmaar, Den Helder, Texel, Vlieland, Lauwersoog, Delfzijl, Baltrum, Wangerooge, Horumersiel, Bremerhaven, Neuwerk, Brunsbüttel, Itzehoe, Stade

### Ankerplätze / Muringsbojen:

Sunken Island, Horse Hoe, Southend-on-Sea, Queensborough (12 Pfund Liegegebühr!), Mersea Stone, Alresford Creek

England hat eine lange Yacht-Segel-Kultur. Auf allen Flüssen, in allen Buchten und auf allen geschützten Wasserflächen liegen Yachten aller Art. Traditionelle, gut gepflegte, langkielige Holzyachten gleich neben kurzen, vermoosten buckeligen Kimmkielern aus Sperrholz und auch moderne Klassiker aus GFK liegen überall an den Muringsbojen. Wohl aus dieser Tradition der Muringsbojen heraus gibt es relativ zur Anzahl der Yachten im Wasser nur wenige Yachthäfen, wie wir sie kennen. In Pinmill, einem malerischen alten Werftstandort für die lokalen Sailing barges gibt es keine fünf Liegeplätze für Yachten an einem Steg oder einer Pier. Dafür liegen über einhundert Boote an gelben Muringsbojen im Tiefwasser. Wollen die Segler an Bord kommen, so holen sie sich ihr aufrecht in einer Art Regal geparktes Dingi auf Rollen, bringen es zu Wasser und paddeln oder motoren zu ihrer Yacht. Dem Wasser, das mit sechs Meter Tidenhub eine sehr große Wattfläche freigibt, müssen dabei die Bootsbesatzungen mit ihren Dingis über eine bis zu 200 m lange Slip-Bahn, "The Hard" genannt, folgen. So mussten wir ignoranten Fremdlinge lernen, dass sie den einzigen festen Grund im Watt bietet. Denn auch wenn Tamfana im Gegensatz zu fast allen britischen Yachten einfach auflaufen und trockenfallen kann - an Land kamen wir trotzdem nur mit unserem eigenen Dingi – der Schlick war knietief.

#### Fakten der Tour

Distanz: 1300 sm

Mitsegler: 0-4 gleichzeitig, 14 insgesamt, Nationalitäten: deutsch, niederländisch, British National Overseas Resident (Hongkong), libanesisch Längste Einzeletappe: Ijmuiden – Harwich, 45 Stunden, 125 sm

Windstärken: bis 7 Bft. (nur unter Arbeitsfock)

Schäden/Reparaturen/Probleme: wenig – Funkgerät ausgetauscht, Seegras am Schwert, gerissene Fockrollleine, Elektrotechnik am Landanschluss, Verbogener Leuwagen

## Vinaigrette, türkischer Kaffee, Austern und Brot-Importe

"Und wenn du dann zu uns kommst, kannst du noch drei Vollkornbrote mitbringen? Die haben hier nur Toast!"

Eine der wichtigsten Aufgaben für die anmusternden Mitsegler war es, die Versorgung mit Schwarz- und Vollkornbrot zu sichern. Schon in Delfzijl, also direkt nach Überqueren der Grenze, ist es schier unmöglich, noch gut nahrhaftes Brot zu bekommen. Sauerteig ist hier fast unbekannt und wird auch, so versicherte mir Hilde, eine mitsegelnde Studentin aus Groningen, als nicht schmackhaft empfunden. Dafür gab es lokale Spezialitäten wie Hagelslag, oder Erdnussbutter englische Marmelade. In Pinmill, in dem Pub gleich neben dem alten Werftgelände, dem "Butt & Oyster", haben wir dann auch lokalen Fisch und eine Portion Austern gegessen; es war das erste Mal, dass ich Austern roh aß – und vermutlich auch das letzte Mal. Manchmal ist die Differenz zwischen der dem Preis entsprechenden Erwartung und dem (fast) nur salzigen Geschmack einfach zu groß. Dafür war aber der gebackene Fisch sehr gut, was uns diesen Landgang doch rettete. Die Fish and Chips, die wir gleich zu Beginn in Harwich testeten, habe uns doch an dem Geschmack der Insulaner zweifeln lassen: Fettige Pommes mit einem Fisch, der selbst nicht nach viel schmeckte und von einer riesigen fettigen Panade umgeben war...

Neu dazu gelernt habe ich dafür aber, wie man türkischen Kaffee kocht und wie eine Vinaigrette schmeckt. Rita, meine befreundete Kollegin aus dem Libanon, brachte ein kleines Kaffeekännchen nebst Tassen als Gastgeschenk mit und schilderte anschaulich, wie man den sehr fein gemahlenen Kaffee in diesem Kännchen erst brüht und dann noch einige Male schaumig aufkochen lässt. Eine Vinaigrette hingegen ist eine sehr schmackhafte und einfach herzustellende Salatsauce. Wir haben immer ein altes Marmeladenglas genommen, um darin Senf, Honig, Essig und Öl nebst Kräutern aufzuschütteln. Schnell, einfach, lecker! Die aus alter Kutter-Gewohnheit eingekauften Konserven wollten einfach nicht verschwinden. Stattdessen wurden in kürzesten Abständen frisches Obst. Gemüse und Aufstrich gekauft, so dass unsere Ernährung sicherlich gesünder war als mitunter daheim.

### **Baustellen und Ingeieure**

Wenn man eine Reise tut, so wird man was erleben. - Wer mit einem neu gekauften Boot das erste Mal richtig segelt, der wird noch Vieles mehr entdecken ...

Nachdem Tamfana im letzten Sommer nach Hamburg verholt und gleich wieder zu Malarbeiten aufgeslippt worden war, verschob sich der Fokus meiner darauf folgenden Arbeiten von einer möglichst praktischen und gemütlichen Wohnlichkeit dahin, sie für eine solche Nordsee-Tour segelfertig zu machen und angemessen auszurüsten. Seekarten, Pyrotechnik, Schlauchboot und Rettungswesten für die gesamte Crew mussten gekauft oder in Stand gesetzt wer-



den, erste Probeschläge gesegelt und Erfahrungen der Manövriereigenschaften gesammelt werden. So kam es, dass manche vorläufig funktionierenden Baustellen des Winters weiterhin bestanden und bis zur Sommertour nicht geschlossen wurden. Steffi und Henning, beide studierte Ingenieure, hatten mir im Winter geholfen, die neue Elektrik zu entwerfen und aufzubauen. Als sie jetzt im Sommer an Bord kamen, funktionierte sie abgesehen davon, dass bei Landstrom immer eine Sicherung

### Maren, Mike und Hilde

Aus alten Tine-Tagen wusste ich noch, dass die Kamerad (VHS)-seglerin Maren schon länger in Holland wohnt und studiert. Wir haben lange lose den Kontakt gehalten, und meist haben wir uns nur kurze Nachrichten zukommen lassen, dass man mal wieder in der Nähe, aber letzten Endes doch nicht in der Lage sei, sich zu treffen. Umso schöner, dass es diesmal klappte:

Auf der Hin-Tour war Maren gerade mit Mike, ihrem holländischen Freund, mit dem eigenen Folkeboot in Harlingen, und dank Mail und SMS konnten wir schließlich einen gemeinsamen Abend in der Stadt verbringen. Auf der Rückreise hatten wir mehr Vorbereitungszeit, und so konnten wir uns wieder in Harlingen treffen, diesmal aber, um zusammen auf Tamfana durch das Friesische Watt zu segeln. Mitgebracht hatten die beiden noch Hilde – eine Kommilitonin Marens, die zwar aus Groningen kommt, aber im Segeln oder Kanalfahren vollkommen unerfahren war. Da Maren und Mike erfahrene Segler aus dem Revier waren, überließ ich ihnen die Planung der nächsten Tage. So kam es, dass wir vor den Friesischen Inseln bei reichlich Wind gen Lauwersoog segelten – mit ihrem Folke erscheint es sonst sicherer, durchs Tiefwasser, als durch die gefährlich flachen Wattfahrwasser zu segeln – Trockenfallen mit dem Folke könnte "schief" gehen...

getrennt werden musste. So kam es, dass wir drei Ingenieure eines Abends in die Hundekoje vor den neuen Schaltkasten krochen um dort mit Messgerät, Schaltplan und viel zu wenig Platz den Fehler zu beheben. Letztendlich musste neben dem vorhandenen Trennrelais noch ein Schließer eingebaut werden. So konnte endlich die im Winter eröffnete Baustelle auf dem Weg nach London geschlos-

sen werden. Ähnlich erging es uns noch an vielen anderen Stellen: bei Achterstagstrecker, Telltails, Geschirrkisten, Fenderbrettern, Zeisern, Lazy Jacks, Bumsbre... – Verzeihung – Kojenbrettern...

Während der Reise hat sich Tamfana eigentlich sehr gut bewährt. Sie segelt gutmütig, verträgt eine Menge Wind und See und kann sowohl mit zweiköpfigen als auch mit fünfköpfigen Mann-

schaften gut auch über längere Strecken gesegelt werden.

#### Historiker an Bord

Sünne, unsere Mitseglerin aus Stade / Berlin / Paris hatte ihr kleines Schwarzes mitgebracht. Nicht, dass wir es einmal zu sehen bekommen hätten, aber gleich nach der Reise würde sie nach Paris weiterreisen müssen, um dort in verschiedenen Archiven zu forschen und auf Empfängen andere Wissenschaftler zu treffen. Sünne ist Doktorin der Geschichte und arbeitet jetzt an der Berliner Humboldt-Universität an ihrer Habilitation.

Bei unserer Reise durch Holland haben wir so viele interessante Details erfahren über die verschiedenen Religionsgruppen, die verschiedenen Städte und ihre Geschichte. Außerdem hatten wir so eine Übersetzerin mit, die für uns Alt-Holländisch übersetzen konnte. Doch ganz entgegen dem Ruf einer Historikerin bewies sie auch eine große Praxistauglichkeit: Die zweite Nacht unserer Uberfahrt nach Harwich haben wir beide die Tamfana abwechselnd gesteuert und navigiert. Die restliche Crew konnte sich so im ruppigen Seegang unter Deck, ihrer Seekrankheit wegen, schonen.

Als dann morgens uns beiden die Konzentration schwand und wir zum Glück von Henning abgelöst wurden, fielen wir noch im Sitzen sofort und auf der Stelle in einen tiefen Schlaf, aus dem wir auch erst Stunden später kurz vor dem Anlegemanöver wieder aufwachten.

#### Hannoverscher Humor

Während der letzten zwei Wochen unserer Rückreise waren mein Cousin Ove und mein alter Freund Jonathan mit an Bord. Beide leben seit längerem in Hannover und haben dort auch Verwandte. Ziemlich schnell stellte sich so heraus, dass die beiden eine sehr ähnliche Art von trockenem Humor haben. Mitunter stachelten sie sich sogar noch gegenseitig an, und ich als Hamburger/Friese saß dann daneben und verstand nicht immer, was daran jetzt witzig sein sollte. Auch konnte ich von den beiden einige neue, hannoversche Vokabeln lernen: Ein "Dulli" beschreibt ganz ironisch einen Experten, oder etwas direkter erklärt: einen Idioten. "Krökeln oder Krökler" beschreibt das Spiel mit einem Kickertisch, also Tischfußball. Und obwohl es heißt, die Hannoveraner sprächen das sauberste Hochdeutsch, muss ich gestehen, dass ich doch öfter nachfragen musste, um zu verstehen, was die beiden gerade meinten. Meist war es dann ihr Humor, der für mich nicht wahrzunehmen war, so dass ich das Gesagte nicht verstehen konnte.

#### Strandräuber von Neuwerk

Manchen Inselbewohnern wird bis heute nachgesagt, sie seien die Nachfahren von Strandräubern. Bei manchen missverständlichen Wegweisern (etwa solchen, die in drei Himmelsrichtungen Wege zum Strand auszeichnen wollen) kommt man dann sogar auf den Gedanken, dass die Tradition, Fremde durch verwirrende Navigationshilfen auf die Sandbank zu locken, weiterhin gepflegt wird.

Beim Ansteuern von Neuwerk hatte ich so so meine Befürchtungen: Als aus vielen Meilen Entfernung mich Udo von der Insel anrief und berichtete, die Eingeborenen hätten gesagt, ich müsse mich jetzt nicht weiter nach den Pricken richten, sondern könne direkt auf die Insel zuhalten ... Ich bat Udo noch auszurichten, dass es bei mir keine hochwertige Navi-Elektronik oder andere wertvolle Gegenstände zu "bergen" gäbe, aber die Eingeborenen beharrten darauf, und wir bogen ab,

#### Rita

Geboren und aufgewachsen im vom Bürgerkrieg zerrütteten Libanon. Will man ihr die Laune verderben, spricht man sie auf heutige Verhältnisse an. Feiern und Flirten scheinen hingegen ihre großen Hobbys zu sein – kaum eine Frau, die sie nicht völlig ungehemmt angräbt. Ein weiblicher Macho, aber ein ganz sympathischer. Seefest und für jeden Jux zu haben.

um dann nur mit Fock (aber doch sechs Knoten) über die Sandbänke vor Neuwerk abzukürzen.

Meinen Befürchtungen zum Trotz setzten wir nicht auf - es wurde zwar einige Male knapp, und Schwert und Ruder mussten wirklich komplett aufgeholt werden, aber so sparten wir uns glatt eine Stunde Fahrtzeit und konnten noch bei ausreichend Wasser im Neuwerker Yachthafen einlaufen. "Yachthafen" ist dabei eine leicht übertriebene Beschreibung eines kleinen, bei Hochwasser gerade eben überfluteten, durch eine Holzpalisade vom offenen Watt geschützten Beckens an der Südseite der Insel. Dort angekommen, wurden wir freundlich von einigen Neuwerkern und Seglern aus Dorum / Spieka-Neufeld in Empfang genommen, die uns dann auch im (Hafen-)Becken positionierten. Ungefähr dreißig Segler der Segelvereine Spieka-Neufeld und Dorum feierten hier gerade ihr Absegeln, und somit war der Hafen auch beinahe voll und die Stimmung entsprechend freundlich angeregt.

So beruhigt, sicher angekommen und wohl aufgenommen worden zu sein, machten wir uns auf zu einem Inselrundgang – Kakao mit und ohne Schuss beim Inselkaufmann – und wie wir da so saßen, füllten sich so langsam die Bänke um uns herum mit den anderen Seglern, die hier feucht-fröhlich zu feiern begannen. So wurde aus einem kurzen Kakao doch ein längerer Aufenthalt. Als wir uns dann

nach gefühlt einigen Stunden von der Gruppe lösen konnten, bemerkten wir beim Überqueren des Deichs, dass unsere Position im Hafenbecken nach bester Strandräubermanier gewählt war: Die Sandbank, über die die Eingeborenen uns bei Hochwasser gelotst hatten, lag genau an Backbord unter Tamfanas Heck. So mussten wir den langen Abend und auch die Nacht bei ungefähr 15° Krängung nach Steuerbord verbringen. Immerhin wurden wir nicht noch ausgeräubert, sondern bekamen beim Grillen eine Entschädigung und noch einen schönen Abend - Schlafen war ja noch zu schwierig, halb auf der Außenhaut... Gut, dass wir nur zu dritt waren und ein jeder seinen Poofplatz so wählen konnte, dass er nicht aus der Koje fiel.

### **Apple**

würde sich selbst wohl als Wanderin zwischen den Welten bezeichnen. Jugend und Wohnung in Hongkong, Arbeitsplatz in Seoul (S-Korea) und Taiwan. War wiederholt auf der Esperanza als Kampagnerin. Jetzt für einige Monate im Londoner Greenpeace-Büro tätig. Leidenschaftliche Taucherin, konnte aber vorher, wie so viele Asiaten, nicht frei schwimmen. An Bord war sie auch aufgrund ihrer Sportverletzung die Prinzessin – in dieser Situation musste sie diesen Spitznamen auch akzeptieren, betonte aber, dass es sonst nur eine Eigenart anderer Mädchen und Frauen aus Hongkong sei, der sie normalerweise nicht unterliegen würde.

#### Lebensformen am Wasser

Einer unserer ersten wirklich schönen Häfen in England war Maldon. Ein sehr malerisches englisches Städtchen am gerade noch schiffbaren Ende des River Blackwater. Viele alte Gebäude. kleine Läden, urige Pubs und Hotels, eine Flotte historischer Sailing Barges und einen Hafen (-meister), der freundlicher kaum sein könnte. Wir hatten nach kurzem Suchen in einer kleinen Bootswerft in einer Box festgemacht, die für Tamfanas Größe angemessen war. Bald wurde uns aber bedeutet, dass der Platz nur vorübergehend frei sei, und der eigentliche Liegeplatzinhaber bald zurück erwartet würde. So fragten wir den Hafenmeister, und er wies uns einen anderen Platz zu. Für diesen Platz, so stellte sich beim erneuten Anlegen schnell heraus, war Tamfana eigentlich zu breit. Man konnte entweder gegen den Schlängel oder gegen das Nachbarboot abfendern - beides gleichzeitig ging nur mit dünnen Schaumstoffmatten, die der Hafenmeister aber schnell zur Verfügung hatte. Etwas enttäuschend war es nach etwa einer Stunde, den eigentlichen Liegeplatzinhaber mit seinem Boot zurückkehren zu sehen – dieses kleine Bötchen

hätte bei Tamfana noch fast als Beiboot durchgehen können! Und der brauchte einen so großen Liegeplatz?!?

In dieser freundlichen Umgebung aber kamen wir schnell mit dem Hafenmeister und Anderen ins Gespräch und so konnte ich, obwohler eigentlich gerade Urlaub machte, dem Hafenmeister, der zugleich Werftbetreiber ist, zwei mit Bohrungen versehene, angefaste, massive Fenderbretter aus Mahagoni für zehn Pfund abkaufen. Sie waren leicht windschief, weshalb sie sonst nur Feuerholz geworden wären...

Dieser Hafenmeister erzählte, während er die Bretter zurecht machte, dass er mit seiner Familie

#### Silvia

Eine echte Altonaerin: Lebenslustig, freundlich und für jeden
Spaß zu haben. GreenpeaceAktivistin und Straßenwerberin, Kunstpädagogin, Lehrerin
und auch sonst überall vertreten, wo es interessant wird.
Hilft ständig beim Backschaften
und hat großartige Rezeptideen
– auch wenn der Proviant fast
nichts Frisches mehr hergibt.
Das muss wohl die (Groß-)
Muttererfahrung sein...

schon seit Jahrzehnten auf einem Boot lebe, und dies auch, wie bei den meisten anderen Boots-Bewohnern in Englands Häfen, von den Behörden toleriert werde. Mancherorts hätten sich regelrechte Kolonien gebildet, in denen zahlreiche "Schwimmkörper" jeglicher Couleur längerfristig vor Anker gegangen seien. Ich stellte mir das recht schön und irgendwie lustig vor, einige Boote wie zu einem kleinen Dorf zusammen zu legen und darauf verschiedene Menschen wohnen zu lassen ... Aber die Realität war noch viel bunter:

In Pinmill, am River Orwell, existiert direkt neben dem Pub und der ehemaligen Werft, im Schutze eines bewaldeten Abhanges nahe dem Ufer, eine Kolonie aus Hausbooten. Beton-Schuten. Binnenschiffe, Holzschuten, Kümos. Fischkutter, Yachten, ehemalige Behördenboote, abgeriggte Sailing barges... und die meisten hatten einen wunderbar verzierten Steg mit Pforte und Postkasten, der aus dem Schatten des Waldes direkt zu den Booten führte. Nicht alle dieser Behausungen schienen mehr schwimmfähig, aber da sie direkt am Ufer lagen und es dort anscheinend keine Sturmfluten gibt, wie wir sie kennen,

konnte selbst die Schute, von der nur noch wenig mehr als Deck und Spanten existierten, hier eine sichere und schöne Behausung bieten. Die meisten hatten einen eigenen Strom- und Wasseranschluss, und nahe dem Zugang zur Kolonie hing gerade ein Angebotszettel:



### Flora im Ijsselmeer

Als Skipper sollte man, wohl gerade weil man sein Boot recht gut kennt, eigentlich ein gutes Vertrauen in sein Boot und seine Möglichkeiten haben. Man kann einschätzen, was unter den gegebenen Umständen möglich und was eher gefährlich ist, und man

kann normales von ungewöhnlichem Verhalten unterscheiden. Wenn dann mal so eine Situation eintritt, in der "etwas nicht stimmt" beginnt man als Skipper, sich Gedanken zu machen, die Arbeiten der vergangenen Winter neu zu bewerten und nach Fehlern zu suchen, die einem unterlaufen sein könnten.

So erging es mir auf dem Markermeer. Wir waren nach einem längeren Segeltag - von Harlingen kommend - in dem leicht vernachlässigt wirkenden Yachthafen Uitdam beim Anlegen, und ich fragte mich, warum Tamfana so langsam reagierte - klar! Zu flach - Schwert auf... So verbrachten wir dann die Nacht dort, um am nächsten Morgen früh wieder auszulaufen. Wieder fuhr Tamfi etwas langsamer und träger als gewohnt. Beim Segeln dann schaffte sie weniger Höhe und viel weniger Geschwindigkeit - Henning und ich begannen die Segel zu trimmen und zu überlegen, was wir denn anders als vorher machten und wurden echt unruhig. Als wir dann vor Amsterdam zu motoren begannen, wurde es unheimlich: Obwohl die Maschine im normalen Drehzahlbereich fuhr, kamen wir nicht über vier Knoten – und, schlimmer noch: Die Maschine

kam merkbar in Überlast, spuckte Ruß, und der Propeller machte Kavitationsgeräusche wie noch nie... Zwar konnten wir weiterhin nicht erkennen, was das Problem war, aber wir entschlossen uns kurzerhand, den nächsten, zum Glück recht nahen Hafen anzulaufen und dem Problem auf den Grund zu gehen. Das Schwert ließ sich jetzt auch nicht mehr aufnehmen, und ich machte mir Gedanken, dass womöglich die von mir im vergangenen Sommer aufgeschraubten Teflonplatten sich gelöst haben könnten - Slippen, Werftzeit, Verzögerung, Umplanung. In meinem Kopf-Kino stand England schon auf der Kippe, und ein langer, teurer Werftaufenthalt drohte...

Soliefen wir langsam, aber hoch besorgt in Durgerdam ein und machten am ersten besten Steg fest. Ich bereitete meine Taucherflossen und den Neoprenanzug vor, um herauszufinden, was da unter Wasser verkehrt lief, denn von oben war weiterhin nichts zu sehen. Beinahe entging uns die Schönheit dieses kleinen Hafens kurz vor Amsterdam: Kleine, an den Deich geduckte und bunt gestrichene Häuser, eine kleine malerische Werft, eine handbetriebene Seilfähre, um vom Yachtsteg

#### **Durchwachsenes Laichkraut**

Das Durchwachsene Laichkraut (Potamogeton perfoliatus) gehört zur Familie der Laichkrautgewächse (Potamogetonaceae). Es handelt sich um eine am Gewässergrund verwurzelte Tauchblattpflanze.

[...]

Durchwachsenes Laichkraut entwickelt – je nach Wassertiefe – bis zu sechs Meter lange, gerade, verzweigte Stängel. Die ausschließlich submers wachsenden Blätter … können sich äußerst effektiv um Propeller schlingen… Ab sofort ist schon die 10 m-Tiefenlinie im stehenden Süßwasserrevier ein Anzeichen für potentielle Gefahr!

an Land zu kommen, Schilfgürtel und vertrocknetes Seegras auf dem Steg. Eigentlich hätte man hier einen Landgang machen sollen, aber wir hatten andere Sorgen...

Kaum über Bord, mein Neoprenanzug füllte sich langsam mit kaltem Wasser und ich versuchte noch, mir meine Taucherflossen überzustülpen, entdeckte ich schon ein fußballgroßes Seegrasknäuel im Propeller. Als ich daraufhin das Schwert untersuchen wollte, entdeckte ich erst nur Seegras, das Schwert guckte einen halben Meter weiter unten wieder aus dem riesigen Knäuel heraus. Halb erleichtert, aber wegen der vielen nötigen Taucharbeit doch verärgert, berichtete ich den an Deck stehenden Mitseglern davon. Die reichten mir fortan Eimer hinunter, die

ich dann nach jedem Tauchgang mit Armen voller Seegras füllen konnte. Zum Schluss lag auf dem Steg, der Hafenmeister hatte uns gesagt, dass wir das dort liegen lassen könnten, er würde sich später darum kümmern, ein mehr



oto: Ocke Deutschmanr

als schubkarrengroßer Haufen Seegras, aber Tamfanas Rumpf und Schwertkasten waren wieder befreit. Der Hafenmeister guckte nicht schlecht, angesichts des beträchtlichen Berges, der noch zu dem kleinen hinzugekommen war, aber wir waren erleichtert und konnten endlich unsere Reise nach Amsterdam fortsetzen. Es war doch wieder alles im Plan, Tamfi musste nicht teuer und lange in die Werft, und wir würden doch noch rechtzeitig England erreichen.

### Die Ruhe von Ipswitch

I met my love by the gas works wall. Dreamed a dream by the old canal. I kissed my girl by the factory wall. Dirty old town, dirty old town.

Ipswich selbst ist keine Schönheit: Industrie, Hafen, lärmende LKWs, Förderbänder und Kräne, runtergekommene Arbeitersiedlungen und verlassene Lagerhäuser, ein zwischen Beton eingepferchter stinkender Fluss und dreckige Fußwege. Ich musste auf meinem Weg zum Bahnhof ständig an dieses Lied der Dubliners denken. Ich wollte Apple, eine Freundin aus Hongkong, vom Zug abholen. Sie hatte das linke Bein

nach einem Sportunfall geschient und konnte sich so nur mit Krücken fortbewegen.

Apple und ich kennen uns von verschiedenen Reisen auf der Esperanza. Mit ihrer Hilfe habe ich im vergangenen Winter in Taiwan Gerätetauchen gelernt, und uns verbindet seither eine gute Freundschaft. Als klar wurde. dass Apple für ein halbes Jahr zum Arbeiten nach London kommen würde, verabredeten wir uns, zusammen segeln zu gehen. Der Sportunfall, der ihr Bein de facto lahm legte, war da noch nicht mit eingeplant, aber da wir diese Verabredung einhalten wollten, machten wir eben das Beste daraus - und es funktionierte doch.

An Bord angekommen, sagte Apple, wie schön und ruhig doch Ipswich sei – ich war baff, aber auch beeindruckt, wie unterschiedlich unsere Wahrnehmungen waren. Apple, die aus dem niemals ruhenden Hongkong stammt und Straßen ohne Wuhling und Gedränge vermutlich nur aus dem Fernsehen und dem Urlaub kannte, empfand diese Atmosphäre mit ihrer verlassenen betonierten Kulisse und den stählernen Hafenanlagen mit röhrenden Motoren, in denen sich aber nur wenig Menschen und

Fahrzeuge sichtbar bewegten, als ruhig und schön... zwei Stunden später, nachdem wir Ipswich verlassen und die Autobahn-Brücke hinter uns gelassen hatten, konnte ich Apple fast als Gegensatz zeigen, was ich als ruhig und schön empfand: Segeln ohne Motor, Felder und Wiesen, Wäldchen und Cottages zwischendurch und nur einige andere Segler umher.

In Pinmill angekommen, konnten wir dann im erwähnten "Butt & Oyster" auch Apples Wunsch nach lokalem Seafood erfüllen. Unser erster Pub-Besuch auf dieser Reise. So wurde auch Apples zweites Wochenende an Bord sehr schön. Leider musste sie Sonntagabend schon wieder nach London. So fanden wir in Leigh-on-Sea einen sehr flachen Hafen, dessen Ansteuerung abenteuerlich zwischen Ankerliegern, Tönnchen, Fischerbooten und ihren Eishäusern bis zu einem sehr kleinen, durch eine versenkte Barge geschützten Bootswerfthafen führte. Dafür war der Weg zum S-Bahnhof dem geschienten Bein gerecht nur 200 m weit. Bei Mitseglern aus so weit entfernten, aber schönen Revieren fange ich immer von mir selbst unbemerkt an zu planen: Hamburg - Karibik - Panama - pazifische Inseln

 Philippinen – Hongkong... Das müsste, wenn man ohne große Zwischenstopps durchführe, binnen weniger Monate zu machen sein – nur würde man dabei den Frevel begehen, die Karibik und die pazifischen Inseln nahezu ignorant auszulassen – und das wäre wohl auch schade...

### Rückkehr und Alltag

Während der acht Wochen Reise hat sich an Bord ein ganz eigener Rhythmus entwickelt. Wenn die Tide nicht zu ungünstig stand, sind wir morgens aufgestanden, haben Kaffee und Tee gekocht, die Wettervorhersage noch einmal kontrolliert, Frühstück gemacht, sind ausgelaufen, haben Details über den Zielhafen recherchiert. Brote geschmiert, manchmal auch auf See schon gebackschaftet; dann einen Liegeplatz gesucht, Duschen, Toiletten und Zugangscodes ausgeforscht, Hafengeld bezahlt, die Tiden und den Wetterbericht für den nächsten Tag herausgesucht, vielleicht einmal den Hafen oder die Insel begangen, und sind Schlafen gegangen...

Wie anders ist doch der Rhythmus, wenn man allein an Bord lebt, nicht täglich segelt und sich allein mit dem Alltag an Land her-



oto: Ocke Deutschmann

umschlagen muss – Segelmacher, Liegeplätze für den Winter, Reparaturlisten, Lebensmitteleinkäufe und nur kurzzeitige Treffen mit Freunden in der Stadt – Wie vermisse ich die Zeit unterwegs, wenn man Zeit hat, sich ausführlich im eigenen gemütlichen Raum zu unterhalten, wenn Lebensmittel nur gekauft werden können, wenn man mal wieder in einem Festlandshafen ist ...

In den letzten Tagen der Rückreise verbrachten wir eine Nacht in Itzehoe. Spannender Dockhafen mit selbstständiger Schleusenbedienung... Danach landeten wir im

fast heimatlichen Stade, wo mich meine Crew, Ove und Jonathan, verließ. So kam es, wie ich es am Anfang der Tour oft auf Nachfragen beschrieben hatte: Ich würde das letzte Stück einhand segeln - aber jetzt fühlte ich mich auch erfahren und gut genug ausgerüstet. Die Wettervorhersage war gut, die Tide günstig. Ich würde nur mit der Genua auf Halb- bis Amwindkursen bis Finkenwerder segeln können. Vorher noch Tee kochen und Butterbrote schmieren - gut vorbereitet alles kein Problem.

Am nächsten Morgen wachte

ich früh auf, viel zu früh für die Tide, so dass ich noch einige Aufräum- und Reinigungsarbeiten durchführen und mich gut auf den Einhandtörn vorbereiten konnte. Da irgendwann auch diese Arbeiten erledigt schienen, vielleicht war ich auch nur zu gespannt auf das Einhanderlebnis, legte ich schon zwei Stunden vor Niedrigwasser ab. Aber wie das so ist der Wunsch hatte mich wieder in meinem Handeln überholt – Schon in der ersten Schwingebiegung fiel mir auf: Ich hätte zumindest die Selbststeueranlage in Reichweite legen sollen. Damit eröffnete sich mir auch, dass ich keinen Tee gekocht und keine Brote geschmiert hatte – es würde eine sehr lange Reise nach Finkenwerder werden... Lang wurden vorerst vor allem die Wartezeiten vor den beiden Schwingebrücken: Hatte die eine nach zwanzig Minuten Wartezeit endlich aufgemacht, rollte über die folgende gerade noch eine Bahn, und zum Offnen brauchte auch diese dann noch einmal zwanzig Minuten. So war ich erst eine Stunde nach dem Ablegen auf der Elbe, hatte aber trotzdem noch die Tide gegen an und weiterhin keinen Tee zur Hand.

Eigentlich hatte ich mir Ein-

handsegeln als chaotisch und schwierig vorgestellt, da auf Tamfana nie gleichzeitig am Mast, an den Schoten und an der Pinne sein kann, aber da entgegen der Vorhersage fast gar kein Wind herrschte, musste ich erst noch länger motoren, konnte in aller Ruhe die Selbststeueranlage ausstauen, anschließen und hatte dann bei leichten Winden und Vollzeug sogar noch Zeit, mir Tee zu kochen und Brote zu schmieren. Ab Wedel schlief dann der Wind endgültig ein, so dass ich den Rest motoren musste und dafür mit sauber zusammengelegten Segeln und einem gut vorbereiteten Schiff in Finkenwerder einlaufen konnte.

Ocke Deutschmann

## Elbsegler-Info

### Schöne, schlanke, seichte Schlei:

## Umstrittener Ostseefjord wird vom Bund verlassen, von seinen Freunden ist er zu behaupten

## Die 1. Seeschifffahrtsstraße Schlei: Staatliche Statusänderung mit unabsehbaren Folgen

Es rührt sich etwas Gefährliches bei dem von den Segelzeitschriften so genannten "Traumrevier" an der Westlichen Ostsee: Die Bundesregierung hat mit Datum vom 22.06.2012 durch des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) den "5. Bericht des BMVBS an den Deutschen Bundestag zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)" vorgelegt, einem etwa 50seitigen Papier (Quellennachweise siehe unten), das bisher schon viel Unruhe unter den Beschäftigten, den betroffenen Gemeinden und Regionalverbänden sowie den Schifffahrts-bezogenen Gruppen erzeugt hat. Dazu gehört auch die Schlei, der gliederungs- und landschaftsreiche Ostseefjord, der sich über 22 sm von der Mündung bei Schleimünde in südwestlicher Richtung bis zur Kreisstadt Schleswig durch eine abwechslungsreiche und lieblich anzuschauende Hügellandschaft zwischen den Halbinsel-Landschaften Angeln im Norden und Schwansen im Süden hinzieht. Dieser eher Flachwassergebiet zu nennende Meeresarm, der seine Entstehung der eiszeitlichen Entwicklung bis um 10.000 v.Chr. verdankt und seit um 2.000 v.Chr. die flachste der küstendeutschen Ostseeförden ist, hatte in seiner wechselvollen Geschichte seit der Wikingerzeit im 8. bis 11. Jh. nie eine Entwicklung zur Großschifffahrtsstraße, sondern er blieb über die Jahrhunderte ein Wasserweg, der nur wenige Frachtverkehre aufzunehmen in der Lage war. Während Schwansen auf der Südseite der Schlei bis heute ein Gebiet landwirtschaftlicher Großbetriebe, zumeist Adelsgüter, geblieben ist, siedelten auf der Nordseite, in Angeln, mehrere Industrie- und Getreidelagerbetriebe an, die jahrzehntelang lebhafte Frachtverkehre auf der Schlei erzeugten. Hierfür war die Bundeswasserstraße Schlei entsprechend ihrer überwiegenden Verkehrsnutzung eine deutsche Seeschifffahrtsstraße mit durchgehender Geltung der internationalen Kollisionsverhütungsregeln von 1972.

Die Schlei wurde stets vom Bund unterhalten, in der Fahrrinne gebaggert, mit Seezeichen gepflegt und küstenseitig bei Schleimünde gesichert. Damit soll nun Schluß sein, weil (nach kartografischer Anlage 1 des BMVBS-Berichtes) die Schlei in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung gemäß "Kategorisierung der Wasserstraßen nach ihrer Transportfunktion" als "Sonstige Wasserstraße" herabgestuft wird, ebenso wie Eider, Recknitz, Peene und die Nebenflüsse der Unterelbe. Als "Seewasserwege mit maritimer Verkehrssicherung" gelten in der Ostsee dagegen die Flensburger und Kieler Förden sowie die Eckernförder Bucht. Ebenfalls kategorisierte Wasserstraßen sind z.B. unter A = Nord-Ostsee-Kanal, Unter- und Außenelbe, Elbe-Seiten-Kanal, Mittelland-Kanal, Rhein, Donau; unter B = Unter- / Ober-Weser, Elbe-Havel-Kanal, Untere Warnow; unter C = Elbe-Lübeck-Kanal, Havel - Oder - Wasserweg.

Die Folgen einer derartigen Zurückstufung der Bundeswasserstraße Schlei hat eine zunehmende Kette von Stellungnahmen, Problemdarstellungen und Demonstrationen erzeugt, die 2013 bereits eine öffentlich spürbare Empörung betroffener oder besorgter Kreise in der Wirtschaftsregion Schlei erkennen lassen. Die Tourismus-aktiven Institutionen des Landkreises Schleswig-Flensburg und die Industrie- und Handelskammer Flensburg haben dem "Institut für Tourismus- und

Bäderforschung in Nordeuropa GmbH, Kiel" dazu einen gutachterlichen Auftrag zur Untersuchung der erwartbaren Folgen der o.a. Bundesmaßnahme erteilt, dessen Bericht seit Januar 2013 vorliegt. Seine äußerst negativen Einschätzungen der wirtschaftlichen Folgen klingen heute seltsam dramatisch und werfen Fragen zur Untersuchungsmethodik und zu den als anscheinend alternativlos dargestellten Entwicklungen auf. Eine "Lenkungsgruppe Wassertourismus" hat im Juni 2013 eine erste öffentlich spürbare Gegenaktion gestartet, indem sie einen kleinen sechsseitigen Informationsprospekt und eine Aktionsteilnahme-Postkarte mit dem Titel "Regionale Lebensader in Gefahr! Zukunft für die Bundeswasserstraße Schlei" in den Betrieben rund um die Schlei verteilt haben. Diese erst im Sommer 2013 spürbare regionale Gegenbewegung zur schiffahrtlichen Herabstufung der Schlei läßt sich in zahlreichen Zeitungsaufsätzen und Internet-Darstellungen erkennen, von denen hier einige Tageszeitungen und Fachzeitschriften mit ihren teils dramatisch überzeichneten Titeln aufgeführt werden sollen: Schleswiger Nachrichten 24.01.2013: "Segler bald auf dem Trockenen ?"; Eckernförder Zeitung 13.02.2013: "Schlei als Bundeswasserstraße in Gefahr"; NV.Navigator - Nautische Veröffentlichungen, Eckernförde, Juni 2013: "Was wird aus der Schlei?"; YACHT 26.07.2013: "WSV-Reform: Wassersportreviere gefährdet"; Schlei-Bote 02.08.2013: "Postkarten für die Lebensader Schlei"; YACHT 13.08.2013: "Bürokratie: Schlei bald Gewässer dritter Klasse?"; YACHT 28.08.2013: "Schlei in Gefahr - Die angekündigte Kategorisierung der Wasserstrassen des Bundes macht den Bewohnern der Fjordregion Sorgen".

Auch die betroffenen Wassersport-Verbände haben sich zu Wort gemeldet. Während der Deutsche Segler-Verband e.V. (DSV) seine Besorgnisse zur "WSV-Reform" in knapper Form konstruktiv umformulierte ("...dies sollte volkswirtschaftlich untersucht werden", über "...alternative Betriebsformen der Nebengewässer" und über den Gegensatz der staatlichen "Förderung des Wassersports"), hat der Deut-

sche Motoryachtverband e.V. in gleicher Sache eine umfangreiche "Petition an den Deutschen Bundestag gegen die Reform der WSV" und ein Schreiben an die "liebe Bundeskanzlerin" mit ausführlichen Stellungnahmen zu den beabsichtigten Massnahmen formuliert, zu denen jedoch noch mindestens 50.000 Mitunterzeichnungen vorliegen sollten. Eine regionale Initiative der Schlei-Segelvereine oder des Schleswig-Holsteinischen Segler-Verbandes sind bisher nicht bekannt geworden. Aus dem politischen Raum ist bisher nur der im Internet einsehbare Briefwechsel des CDU-Bundestagsabgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup) mit dem Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer und Staatssekretär Enak Ferlemann von Januar - März 2013 in Sachen WSV-Reform und Flensburg-Schlei-Region bekannt. Hierin wird ministeriell differenziert zu den aufgewordenen Fragen Stellung genommen, indem beruhigend formuliert wird, "... weil der Bund Eigentümer aller Bundeswasserstrassen bleiben wird und auch weiterhin seine Eigentümerpflichten erfüllen wird....". Dass die Befürchtungen der gewerblichen Schlei-Anlieger hiermit beseitigt werden könnten, ist nicht zu erwarten. Vielmehr ist eine ausgewogene regionale Bewertung der direkt zu erwartenden Folgen eines Rückzuges des Bundes aus der Gewässerpflege der Schlei notwendig, die alle betroffenen Wirtschaftskreise beteiligt und auch die Gewässer-Nutzer (Schlei-Fahrgastschiffahrt, Segler, Bootssportler, Fischerei) dezidiert befragt. Die Verwendung der "Protestkarten" aus dem Publikum ("Ich bin gegen die Herabstufung der Schlei....") ist zwar erklärt worden, doch eine Gegenkampagne zur Herabstufung der Schlei könnte damit erst aktiv beginnen.

#### 2. Beliebtes Segel- und Ferienrevier Schlei

Schon 1978 titelte die YACHT einen bebilderten Aufsatz "Reviere, die am Wege liegen: Auf der Schlei, der Ruhe wegen", und trifft damit wohl den damaligen seglerischen Zeitgeist mit den Worten "Fahrtenskipper lassen sie auf ihrem Törn nach Dänemark meistens > links < liegen. Dabei lohnt es sich, auf diesem einzigen deutschen Fjord auch einmal

einen Urlaub zu verbringen; es ist nicht nur schön, sondern auch erholsam." 35 Jahre später widmet "Europas grösstes Segelmagazin" der Schlei wieder eine Titelgeschichte: "Das COWES von Deutschland", mit einer enthusiastischen Formulierung, die von dem bekannten Kappelner Yachtkonstrukteur Marc-Oliver von Ahlen stammt. "Solch eine große Dichte an Werften und Maritim-Industrie gibt es nirgendwo anders in Deutschland. Kappeln ist ganz klar das Cowes Norddeutschlands....Wir arbeiten in einer Werbegemeinschaft von 18 Firmen, die ihren Kunden, die mit dem Boot die Schlei hinaufsegeln, ein umfassendes Angebot bieten." Er meint damit die "Schleiboot-Vereinigung", die sich vor etwa 8 Jahren zusammenfand, aufgrund einer beratenden Marketing-Studie ein gemeinsames Werbekonzept aufstellte und seither gemeinsam mit dem einprägsamen Namen "schleiboot.de" arbeitet, so auch als Unterstützer der "Zukunft der Bundeswasserstrasse Schlei". 140 qualifizierte Mitarbeiter beschäftigt diese Gruppe der maritimen Wirtschaft. Dass Wilfried Erdmann, der auch literarisch so bekannte dreifache Weltumsegler und ausgewiesene Ostsee-Freund, in Goltoft an der Schlei lebt, zusammen mit seiner Frau und seiner berühmten Yacht KATHENA NUI, die aufgebockt vor seinem Haus dahinträumt, mag nicht allgemein bekannt sein. Wie das YACHT-Titelbild 9/2013 zeigt, segelt er heute auf dem Heimatrevier gern eine kleine Schlei-Jolle, ganz offen, traditionell gaffelgetakelt und hölzern glänzend.

Für die "Schlei-Segler" gibt es inzwischen 42 Yachthäfen und Anlegebrücken, von denen aber nur 23 im populären "Marina Guide Sejlerens Deutschland" mit etwa 1700 Liegeplätzen verzeichnet sind. Elf Segelvereine haben sich an der Schlei gebildet, die gepflegte Yachthäfen und -brücken betreiben. Die ältesten und größten Vereine sind der Schlei-Segel-Club e.V. in Schleswig seit 1905 mit heute 549 Mitgliedern und der Arnisser Segel-Club e.V. seit 1907 mit 453 Mitgliedern. Alle DSV-Segelvereine an der Schlei haben zusammen 1.645 Mitglieder, davon 1.407 Erwachsene, die etwa 1.200 Boote besitzen, zu denen noch etwa

1.500 Gastlieger kommen. Insgesamt soll es nach dem NIT-Gutachten 4.200 Dauerliegeplätze für Sommer- und Winterlagerung geben; das entspräche etwa 100 Liegeplätze pro Yachthafen bzw. Bootsbrücke, was sich anhand der sonst verfügbaren Daten keinesfalls bestätigen läßt. Eine Größen-Kategorisierung der an der Schlei angebotenen Gastliegeplätze zeigt nur 6 Häfen mit 100 - 400 LP, 8 mit 50 - 99 LP und 28 kleinere Anlegestellen mit etwa 10 - 49 LP, insgesamt also kalkulierte 3.100 Liegeplätze, die eine geschätzte Dauerauslastung von etwa 85 % haben. Hinzu kommen noch einige Bojenfelder für Einheimische, etwa vor Büstorf, Sieseby und im Missunder Noor. Die Schlei ist eben auch ein beliebter Ausgangs- und Endpunkt für Bootseigner geworden, die hier ihre Heimat haben oder sich dafür entschieden. In der Sportbootwirtschaft bieten sich hier insgesamt 100 Firmen mit 250 Arbeitsplätzen mit Dienstleistungen, Handel und Handwerk an. Die Winterlagerplätze an der Schlei sind wegen ihres guten Services auch bei den Gastliegern sehr beliebt.

Gutachterlich wird vom NIT geschätzt, dass es bezogen auf 2008 bisher rund 74.000 Aufenthaltstage von Segelboot-Besuchern an der Schlei gegeben habe, was geschätzt für insgesamt etwa 18.000 Yachten spricht, die sich hier durchschnittlich fünf Tage aufhalten, was einer saisonalen Besucherfrequenz von Mai bis September mit 3.000 Booten pro Monat bzw. 100 pro Tag entspräche. Dem stehen 12,2 Mio. Aufenthaltstage von Feriengästen an Land gegenüber, womit bei geschätzt durchschnittlich 24 Aufenthaltstagen schätzungsweise 500.000 Personen für die gesamte Region gemeint wären, in der rd. 107.000 Einwohner leben. Ihnen allen stellt sich die Schlei-Region gastgeberisch zur Verfügung. Das umfangreiche touristisch-literarische Angebot zur Schlei-Region entspricht dieser Breite (Auswahl siehe Quellenverzeichnis). Ein liebevoll beschreibender Vorläufer von 1954 stammt von Karl Müller: "Die Schlei - Tochter der Ostsee", in dessen Vorwort er schreibt: "Die Schlei, nicht Fluß, sondern Förde, ist ein seltsames

Gewässer voller Romantik und Eigentümlichkeiten. Ihre Noore sind voller Geheimnisse, ihre Buchten und Winkel liegen in stiller Beschaulichkeit, ihre Wasser raunen von vergangenen Jahrhunderten. War die Schlei einst eine Schiffahrtsstrasse von weltweiter Bedeutung, so ist sie heute ein unvergleichliches Paradies für Segler und Paddler." Im aktuellen Törnführer "Ostsee" von Jan Werner ist die Eigenschaft der "Segel-Schlei" treffend kurz beschrieben: "Die Schlei ist eine flussartig verengte Förde von 100 biss 300 Meter Breite und seenartigen Erweiterungen." Einschränkend fügt der Autor aber hinzu: "Die Schlei ist auch ein landschaftlich ungemein schönes, ja streckenweise idyllisches Gewässer, besonders im Frühjahr, wenn die Rapsfelder gelb blühen. Nur eines ist sie nicht: Ein großes Segelrevier. Dazu ist sie einfach zu eng, läßt man die Breiten einmal außer Acht, und auch die sind im Grunde nicht mehr als große Binnenseen…" Er plädiert jedoch dafür, sich hier "eine Woche Zeit zu nehmen."

#### 3. Vom Wassersport an der Schlei, von Wassertiefen und Fahrrinnen

Bekannt ist die Schlei auch als kleineres Regatta-Revier mit Club- und offenen Regatten auf der Kleinen und Grossen Breite sowie den wegen ihrer buntgewürfelten Segelbootsflotten bekannt gewordenen "Mittwoch-Feierabend-Regatten", doch weitaus mehr Tradition hat die "Speck-Regatta" des ASC, die hier seit 1920 ausgesegelt wird. Bekannt sind auch die Folkeboot-Regatten und Jugend-Wanderkutter-Wettbewerbe auf der Grossen Breite sowie die in der "Schlei-Liga" gemeinsam von einigen Segelvereinen geführten Opti-Segler. In Kappeln wird zudem leistungsgemäß gerudert; zahlreiche Kanuten durchfahren die schönen, stillen Uferzonen und haben ihre Zeltplätze dort, wo nur sie anlanden können. Auch Charter-Firmen bieten ihre Boote hier auf der Schlei für das geschützte heimische Revier und die nahe "Südsee" Dänemarks an. Da die Wassertiefen auf der segelbaren breiteren Schlei nur um die 2 bis 4 Meter betragen, finden See-Regatten mit größeren Yachten draußen vor Schleimünde statt, zumeist als "An- und Absegel-Regatten" der hier ansässigen Vereine.

Das kritische Thema zukünftiger Wassertiefen verdient es, genauer betrachtet zu werden, weil hieran die vom NIT berechneten erheblichen zukünftigen Land- und Wasser-Tourismus-Verluste der Schlei-Region festgemacht werden. Betrachten wir dazu eine Reihe von Sportboot-Karten der letzten 30 Jahre, so bleiben durchgehend drei strömungsbeeinflusste Engpass-Stellen der Schlei bestehen und wurden offensichtlich immer wieder staatlicherseits gebaggert: Es sind die Stexwiger Enge (früher bei Tonne 118 / 120, heute bei Tonne 70 / 77) zwischen der Kleinen und der Grossen Breite, die West-Fahrrinne vor Arnis (früher Tonne 56 bis 68, heute 35 bis 43) und die Fahrrinne von Maasholm bis Schleimünde (früher zwischen Tonne 5 und 24, heute Tonne 3 bis 14). Hieraus ist auch zu erkennen, dass früher zwischen Schleimünde und Schleswig insgesamt 144 gekennzeichnete Hauptfahrwasser-Tonnen ausgelegt waren, heute reichen die Zahlen nur noch bis 91, faktisch eine wesentlich stärkere Abnahme, die sich in der Befahrenspraxis dadurch bemerkbar macht, dass die "Tonnen-Allee" weiter "ausgedünnt" wurde und Grün-/Rot-Paarungen nur noch in den gefährdeten Engstellen aufweist. In der Unteren Schlei sind zudem drei Gleichtakt-Richtfeuer-Paare für die Schiffahrt bis Kappeln bei Nacht, zweifach bei Schleimünde, je einmal bei Grimsnis (Glt.) und vor Kappeln (Ubr.), die bis heute im 4-sec-Takt aktiv geblieben sind. Der weithin bekannte schwarz-weiße Leuchtturm Schleimünde weist sein blinkendes Licht weit genug zur See (LFI-3-WR.20s14M14-6 M). Seine roten Warnsektoren schirmen seewärts die Untiefen des nördlichen Schleisandes und südlich die seewärtigen Molen des früheren Marine-Hafens Olpenitz für die einlaufende Schifffahrt ab.

Da die windbedingten Fließgeschwindigkeiten an den Engstellen der Schlei-Fahrrinne zwischen den Tonnenpaaren bis zu 4 kn betragen, ist die "Tiefwasser"-Rinne mit etwa 3,5 bis 14 m Wassertiefe als ausreichend für kleinere Frachtschiffe, Fischkutter, Fahrgastschiffe und Yachten zu bezeichnen. Die letzte vom Wasser- und Schifffahrtsamt

Lübeck beauftragte Baggeraktion fand im Frühjahr 2011 statt, um Mindertiefen an drei Stellen mit zirka 5.600 m3 abzutragen: Die schon erwähnten Engpässe Stexwiger Enge, südliche Arnis-Rinne und das Fahrwasser südöstlich Maasholm. Ausgeführt wurde dies von einer dänischen Firma für etwa 110.000 Euro. Zuvor wurde die letzte Baggerung in der Schlei 2007 durchgeführt, woraus sich möglicherweise eine notwendig werdende Bagger-Frequenz der Engstellen von vier Jahren ableiten läßt. Es fragt sich also, ob sich weitere Untiefen gebildet haben und wie es mit dem freizügigen Kreuzen auf der Schlei bestellt ist. Einige Beispiele aus Sportbootkarten von 1982, 1993 und 2007 im Vergleich mit der aktuellen Seekarte D 41 "Die Schlei von Schleimünde bis Schleswig" von Wo.10/2013 sollen diese Entwicklung kritisch beschreiben. Beim Blick auf die beliebtesten Ankergründe der Schlei ergibt sich folgendes Bild der angegebenen Wassertiefen (Jahreszahlen der Revierkarten sind jeweils genannt):

Olpenitzer Noor (südlich Maasholm):

Wormshöfter Noor (nördlich Maasholm):

Norderhaken (nordöstlich Lindaunis):

Gunnebyer Noor (südwestl. Lindaunis):

Königsburg / Kieholm-Bucht:

Louisenlund / Grosse Breite:

Hieraus wird deutlich, dass in den letzten 30 Jahren mit Ausnahme der strömungsabgewandten Grossen Breite kaum sedimentbedingte Verflachungen auf den besonders ruhigen und vielbesuchten Ankergründen festzustellen sind. Auch die hauptsächlichen Regattastrecken lassen im kartografischen Vergleich kaum erkennen, dass sie durch Sedimentation unbrauchbar geworden wären. Ihre Tiefen betragen diesseits der Uferzonen im Teilstück Arnis - Lindaunis durchweg 3 bis 4 Meter, auf der Grossen Breite sind es 2,7 bis 3,5 Meter, auf der Kleinen Breite 2,4 bis 3,0 Meter. Bekannte Untiefen aus strömungsbedingten Sandaufspülungen, z.B. die Lindholm-Sandbank südlich der Lindaunis-Klappbrücke, die Hakensände östlich davon sowie die Sände im Gebiet der Stexwiger Enge und am Kielfot westlich der Missunde-Durchfahrt, sowie die Sände unterhalb Maasholm bei der Halbinsel Olperör haben sich erkennbar nur unwesentlich verändert.

Die amtlichen BSH-Seekarten enthalten wichtige Angaben zu den angegebenen Wassertiefen und Vermessungen, z.B. auf der aktuellen Seekarte D 41 "Die Schlei von Schleimünde bis Schleswig" ist demnach vermerkt: "Die Höhen und Tiefen beziehen sich auf den mittleren Wasserstand....Deutsche Vermessungen a) 2004 - 1:2500, b) 2001 - 1:5000, c) 1998 - 01 - 1:1000/5000, d) 1998 - 1:5000". Hieraus läßt sich schließen, dass zumindest die o.a. Tiefenangaben der letzten 15 Jahre in ausreichendem Maße ermittelt wurden und somit vergleichbar sind.

# 4. Wer sorgt zukünftig für das Baggern, für Betonnung und Wasserbau?

Die anhand des Flyers "Regionale Lebensader in Gefahr!" erkennbare Zielrichtung der Schlei-Initiatoren ist zuerst der Erhalt der Schlei als Bundeswasserstraße, was vom BMVBS bereits im o.a. Bericht bestätigt wurde. Darüber hinaus soll die Betonnung erhalten bleiben, die Segler sicher auf die Schlei kommen können, Fischereiwirtschaft, Werftbetriebe und Wasserbauunternehmen weiter an der Schlei existieren, die

Frachtschiffe sollen sicher bis Kappeln einlaufen können sowie Arbeitsplätze und Wertschöpfung erhalten bleiben,- fürwahr eine große Erwartung an die Bundesregierung, die von diesen Protesten bekanntlich schon Kenntnis hat. Ganz konkret geht um regelmäßige Baggerarbeiten, Küstenschutzmaßnahmen bei Schleimünde und Fahrwassermarkierungen,- also um die bisher vom Bund geleisteten Hilfen und Unterhalte. Sollte die Herabstufung der Schlei in "Gruppe C / Sonstige Bundeswasserstrassen" per noch zu beschließendem Bundesgesetz wie geplant erfolgen, müssten sich die Schlei-Anlieger methodisch neu organisieren und eine langfristig tragbare Strategie entwickeln. Die vom NIT dramatischerweise aufgeworfenen theoretischen Minimal- und Maximal-Wertschöpfungsverluste (25 - 100 %) für Tourismus und Maritim-Wirtschaft dürften dabei aufgrund ihrer hypothetischen Abfassung keine Rolle spielen, denn es fehlt dabei eine volkswirtschaftliche Gesamtberechnung und die Definition einer wirtschaftlich-relevanten Bewertung von Wasserwegen mit Hilfe ihrer "Non-Transport"-Kalkulation als Erholungs- und Sport-Region, ähnlich wie es der DSV-Präsident Rolf Bär in seiner Stellungnahme bereits vorschlug. Auch zur Trägerschaft einer regionalen Schlei-Verwaltung fehlen bisher alternative Überlegungen, ebenso ein Konzept zur sachlichen Verhandlung mit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord. Das alles sollte geschehen, um in Berlin als konstruktiv wahrgenommen zu werden und uns Segler und Schleifreunde vorerst zu beruhigen. Eine Schlei-Affinität der norddeutschen Segler und Motorbootfahrer kann sicherlich forscherisch festgestellt werden, und mit ihr die Belastbarkeit durch eine Schlei, "die sich selbst tragen kann". Das im Fall von Schleimünde gezeigte solidarische Vorgehen der Schlei-Segelvereine mit Hilfe der Lighthouse-Foundation könnte ein gutes Beispiel sein. Auch Liegeplatz-Inhaber und Lagergäste könnten einen regelmässigen "Schlei-Beitrag" leisten.



#### 5. Schlei-Häfen und -Ankerbuchten besuchen: Eine Liebhaber-Erklärung

Um ein Liebhaber-Verhältnis zur Schlei zu beweisen, sollen hier abschließend ihre ganz besonderen Qualitäten und Eigenschaften anhand der vielen an ihr gelegenen Yacht- und Bootshäfen aufgezählt werden. Wer sich dem windgeschützten Bootfahren auf der Schlei hingeben will, sollte zunächst die Städte Kappeln und Schleswig besuchen, um gut einzukaufen, zu speisen und sich vom vorangegangenen Seetörn von Fehmarn, Fünen oder Kleinem Belt zu erholen. Als größte Yachthäfen bieten sich Maasholm, Kappeln (ASC), Arnis - Grödersby und Schleswig-Stadt an, in denen es natürlich etwas lauter und lebhafter zugeht, wenn die örtlichen Autostraßen nahebei verlaufen. Kleine Yachthäfen haben dagegen ganz besondere Eigenschaften: Freundlichkeit, Ruhe und Gepflegtheit, weil sie Vereinshäfen sind, in denen sich die Hafenlieger kennen und den Wert ihrer Gäste schätzen. Zu empfehlen sind WSG-Stauertwedt am Gunnebyer Noor, WSV-Fleckeby und SC-Haddeby, wo es auch zum rekonstruierten Wikinger-Dorf und Museum von Haithabu geht. Zumeist liegt man hier ruhig und dörfliche Ausflüge auch mit vereinseigenen Fahrrädern werden gern erlaubt. Hafengelder sind vertrauensvoll als Bringschuld in entsprechenden Briefkästen der Clubhäuser einzuwerfen. Die "Krone" der Schlei-Genüsse sind jedoch die geschützten,



Leuchtturm Schleimünde, Illustration: Elke Herz

ruhigen Ankerplätze, die einem bei entsprechender Witterung romantische Rotwein-Abende im Cockpit, mit Entengeschnatter am Schilfrand und Kälber-Blöken auf den nahen Weiden bescheren: Das Gunnebyer Noor bietet Derartiges mit seinen drei hügeligen Uferzonen, die Windschutz aus W-N-O bieten. Louisenlund am Westufer der Grossen Breite mit seinem klassischen Schloß von 1776, das heute ein Schulinternat beherbergt, liegt dagegen von hohen Bäumen und Wald umgeben. Hier bietet der sich der Blick auf das abends still werdende seeartige Gewässer und guter Windschutz aus SW bis NW. Weitere Ankerplätze finden sich zumeist an einigen engeren Stellen nordöstlich Missunde und Ornumer Noor, die bei passenden Windrichtungen guten Schutz bieten.

Der nach dänischem Sprachmuster "Ostsee-Fjord" genannte eiszeitliche Schmelzwasserarm Schlei, dessen Mündung zur See mehrfach verändert wurde, wird bekanntlich nicht niederdeutsch "Förde" genannt, wie die Nachbar-Buchten von Kiel, Eckernförde und Flensburg. Sie ist eben etwas "Besonderes", diese "Ostsee-Tochter" Schlei, deren Wasser abschnittsweise mal salzig, brackig oder süß ist. Ihre landschaftliche Schönheit, ihr schlanker Verlauf und ihre spürbar seichte Tiefe sollen weiter erlebbar und lebendig bleiben. Auch wir Segler aus Hamburg können etwas dafür tun!

Quellennachweise (in der Reihenfolge ihrer Verwendungen im Fließtext)

1) 5. Bericht des BMVBS an den Deutschen Bundestag zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, Berlin 22.06.2012; 2) M. Engler / J. Kruse: Landschaften in Schleswig-Holstein, Neumünster 1981; 3) Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes: Wasserstraßen, Stand 24.01.2013 / Gliederung der Bundeswasserstraßen (mit Karte), Stand 03.06.2013 (siehe: www.wsv.de/ Wasserstraßen); 4) NIT - Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH, Kiel 2013; 5) Lenkungsgruppe Wassertourismus c/o Industrieund Handelskammer Flensburg: (Flyer und Postkarte): Regionale Lebensader in Gefahr! Zukunft der Bundeswasserstraße Schlei, Stand Juni 2013; 6) Deutscher Seglerverband, www.dsv.org/index...., 27.08.2013: "WSV-Reform..."; 7) Deutscher Motoryachtverband e.V., Berlin 20.09.2012: Stoppt die Reform der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung und den Verlust von Wasserflächen; 8) YACHT 20/1978: "Reviere, die am Wege liegen...; 9) YACHT 9/2013: "Ostsee mal anders - Traumrevier Schlei. Binnensegeln mit Küstenanschluss: Was den Meeresarm im Norden so reizvoll macht"; 10) Kolbeck / Dohrmann / Arndt: Die Schlei - Grüner Arm der Ostsee von Schleswig bis zur Mündung (mit Karten), o.J.; Roland Pump: Die Schlei - Der lange Arm der Ostsee, Husum 2008; H-D. Landeck: An der Schlei - Ein Reisebegleiter, Heide 2000; Karl Müller: Die Schlei - Eine Tochter der Ostsee, Rendsburg 1954; 11) Jan Werner: Törnführer Ostseeküste Travemünde bis Flensburg, 4. akt. Ausg., Bielefeld 2011; 12) boote - Europas größtes Motorboot-Magazin: "Schlei: Baggerarbeiten haben begonnen", 22.04.2011; 13) Forlaget Thuren ApS: Seilerens Marina Guide Deutschland 2012; 14) Deutscher Segler-Verband e.V. in YACHT 12 - 20/2011: Mitgliedsvereine Stand 4/2011; 15) Verlag Egon Heinemann: Die Schlei - 2 Revierkarten 1:35.000 nach den Grundlagen des DHI, Hamburg-Norderstedt Ausgabe 1982; Hydro & Geo-Verlag: Die Schlei - Zu Fuß, mit dem Fahrrad, auf dem Wasser (1:35.000), Grödersby 1993; Edition Maritim: Die Schlei - Karten für die Sportschifffahrt (1:25.000), Hamburg 2007; Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie: Die Schlei von Schleimünde bis Schleswig 1:25.000, berichtigt bis 10/2013, Hamburg/Rostock (1. Ausgabe 1974 - 11. Ausgabe 2013); 16) BROCKHAUS Die Enzyklopädie, 20. überarb.u.akt.Ausg., Mannheim 1997; 17) Frithjof Voss: Die morphologische Entwicklung der Schleimündung (Diss.), Hamburg 1967

Hanns-Björn Rüppell



Die TINE fährt wieder! Aufgenommen vor Wedel Ende August 2013. Wie wir erfahren haben, hat die TINE in diesem Jahr auch eine Sommertour auf der Ostsee gemacht.

## Achtung! - neue Termine 2014

Jahreshauptversammlung

Freitag

07.02.2014 19.00 Uhr

Grundreinigung bis zum Sonntag 23.02.2014 (Fegen, Abdeckplanen entfernen)

Slipmeister Besprechung Festlegung der Arbeitsdienste	Samstag	08.03.2014	11.00 Uhr
Ausbringen der Ausleger im allgemeinen Arbeitsdienst Flaggenparade und Biikebrennen	Samstag	15.03.2014	13.00 Uhr <i>17.00 Uhr</i>
Abslippen für Alle 11.00 Uhr	Sa/So	29.03. /30.0	

Mitgliederversammlung	Mittwoch	19.03.2014	19.00 Uhr
Erweiterte Vorstandssitzung mit allen Ressortvertretern	Mittwoch	16.04.2014	19.00 Uhr
Mitgliederversammlung	Mittwoch	07.05.2014	19.00 Uhr
Mitgliederversammlung	Mittwoch	24.09.2014	19.00 Uhr

Ab 01.11.2013 bis 31.03.2014 kostenlose Hafenrundfahrten im Hafen Holstenkaten mit MY "NINA"



Foto: Joachim Schulenburg

Christa, Anke, Ilka, Marlies und Monika beim Anfertigen der Tischdekoration für die diesjährige Seniorenweihnachtsfeier der SVR.





### Segler-Vereinigung Reiherstieg von 1926 e.V.

Finkenrieker Hauptdeich 14 · 21109 Hamburg www. svr-hamburg.de info@svr-hamburg.de