

Der Peyser Bulle

Mitteilungsblatt für die Mitglieder der Segelkameradschaft Ost e.V.



Was ist eigentlich ein **PEYSER BULLE?**

Neue Mitglieder der SKO wissen sicher nicht woher der Name „Peyszer Bulle“ kommt. Ich bin wohl das einzige Mitglied der SKO das noch am Peyszer Bullen vorbei gesegelt ist.

Also: Der „Peyszer Bulle“ war eine Fahrwassertonne auf dem Frischen Haff die zur Einfahrt des Fischerdorfes Peysze führte. Das Wasserbauamt Pillau, zuständig für die Tonnen, schickte eine Abrechnung zum zuständigen Amt in Berlin:

„Peyszer Bulle, 2 x mit Lackfarbe gestrichen“

Die Antwort aus Berlin:

„Warum hält sich das Wasserbauamt Pillau einen Bullen? Warum musste der gestrichen werden? Und hätte nicht auch ein Anstrich gereicht?“

Dieses Schreiben aus Berlin gab es wirklich, es hing eingerahmt beim Wasserbauamt Pillau. Mein Vater – bis zu seinem Tod Mitglied der SKO – hat es dort mit eigenen Augen hängen sehen!

Rosemarie Goretzki

Gründungsmitglied der SKO



Editorial

Liebe Mitglieder,

unser Internet Auftritt hat ein neues frisches Design bekommen und wird von Annas Technikteam auch gepflegt, sodass es aktuell ist. Hierfür ein großes Dankeschön an alle daran Beteiligten!!!

Aus besonderem Anlass haben wir in diesem Peyszer Beiträge von dem Kreuzer Yacht Club Verband veröffentlicht, die sich mit der Nutzung und Unterhaltung unserer Freizeitwasserstraße Elbe einschließlich deren Nebenflüsse beschäftigen. Quintessenz dieser Berichte ist - den bayrischen Verkehrsministern gehen die Belange der norddeutschen Freizeitskipper am Arm vorbei. Im sogenannten „Wassertourismuskonzept“ des Bundesministeriums fallen alle norddeutschen Gewässer in Kategorien, die nicht mehr unterhalten werden sollen und somit verschlickt (siehe auch Seite 26).

Da hilft nur noch das Motto: „Hilf dir selbst dann hilft Dir Gott!“ So hat es auch der Borsflether Segelclub an der Stör gesehen und ein sogenanntes Crowdfunding-Projekt initiiert, um Geld einzusammeln, welches sie für die Baggerung ihres Hafens dringend benötigen. Kein Geld – keine Baggerung – keine Zufahrt zum Hafen – der Verein löst sich auf. Die Elbesegler fühlten sich angesprochen und durch ihre Solidarität kamen innerhalb von kurzer Zeit 32.000,-€ zusammen.

Die SKO hatte sich daran mit 1.000,-€ beteiligt. Wenn sich nichts ändert wird dieses private Engagement zukünftig häufiger erforderlich werden, um Einzellösungen vor die Sonne zu bekommen, damit wir als Freizeitkapitäne auch in Zukunft in unserem Lieblingsrevier rumschippeln können und nicht alle an die Ostsee auswandern müssen.

Vielleicht haben wir ja Glück und es gibt mal einen Verkehrsminister aus Schleswig-Holstein!!!

Gruß Jörg



Redaktion:

Anna Schürger

E-Mail:

anna_schuerger@hotmail.com

Telefon:

0151 68 40 58 49



INHALT

6	Neue Mitglieder	30	Unseren Revieren eine Zukunft
10	Biikebrennen	34	30 Jahre Darling: Umbau
12	Ansegeln 2017	38	Absegeln 2017
20	Ein Segelleben geht zu Ende	44	Dankeschön
22	Geschichte von früher: "Weisser Mann"		Aufruf: Lieblingshäfen
24	Atlantiküberquerung	Rückseite	Impressum
28	Hallo ich bin Rommy		
29	Crowdfunding Borsfleth		

VEREINSdokUMENT

45-47	Protokoll Eignerversammlung
-------	-----------------------------



JENS

Fabrikat: Segler
 Baujahr: 1962
 Länge: 1,76m
 Breite: ;-)
 Tiefgang: iPhone-Retter-Tiefe
 Antrieb: 1MS

Die Suche nach der MIDSOMMER

von Tanja & Jens Stiewe

Es war einmal ein Hamburger Jung, namens Jens, der durch seine Nähe zum Wasser eine Wassersportkarriere einfach nicht verhindern konnte. Und was in jungen Jahren als Surfer beginnt, kann im besten Alter nur als Segler enden.

So machte er sich auf den Weg eine annähernd passende Gefährtin zu finden. „Was lag da näher, als eine echte Kieler Sprotte zu angeln“, dachte er sich. Gesagt getan. Beide lernten sich kennen - nicht auf der ELBE, sondern im ELBE.

2010 folgte der Heiratsantrag - an Midsommer - weil die Leidenschaft nicht nur dem Wasser, sondern ebenfalls den Wikingern galt. 2010 sagte die Kieler Sprotte also Ja, und 2013 folgte die Märchenhochzeit - natürlich, wie sollte es anders gewesen sein - an Midsommer.

Seit dem sind der Hamburger Jung und die Kieler Sprotte auf der Suche nach Ihrer gemeinsamen **MIDSOMMER**.

2016 sollte es dann endlich so weit sein - Sie hatten Sie gefunden - in Dänemark. Und es war kein Einrümpfer, wonach sie zunächst jahrelang Ausschau hielten, sondern - ein **TRIMARAN**.

Seit dem lebten Sie auf dem Wasser glücklich und zufrieden ...

Fortsetzung folgt mit seglerischen Grüßen von *Tanja & Jens*

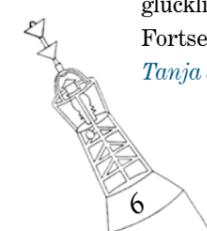
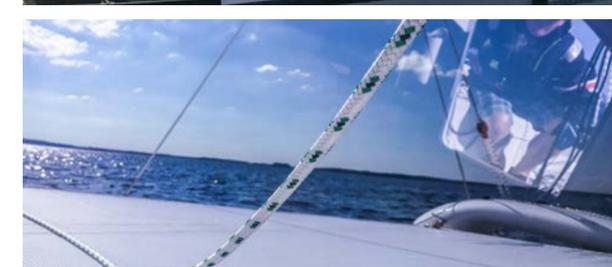
MIDSOMMER

Fabrikat: Dragonfly 32
 Baujahr: 2017
 Länge: 9,80m/ 11,99m
 Breite: 8,00m/ 3,60m
 Tiefgang: 1,95m/ 0,55m
 Antrieb: Janmar 20 PS



TANJA

Fabrikat: Kieler Sprotte
 Baujahr: 1973
 Länge: 1,73m
 Breite: ;-)
 Tiefgang: so lange der Atem reicht
 Antrieb: 1MS



Moin liebe SKOtinnen und SKOten,

ich bin Hendrik und bin seit dem 10.6.2016 Mitglied der SKO. Bei der Entscheidung, auf welchen Segelverein es hinausläuft, hat mir mein Arbeitskollege Jens Kropka die SKO vorgeschlagen, in der er selber auch Mitglied ist. Mir hat das schöne Gelände mit der großen Halle und dem Vereinshaus sowie die ersten Gespräche mit Vereinsmitgliedern sehr zugesagt wodurch meine Entscheidung schlussendlich ziemlich einfach fiel. Ich hatte vorher kaum Bezug zum Segelsport und konnte mich erst im Alter von 20 Jahren für den Segelsport begeistern, als ich spontan mit einem Kumpel, bei einem seiner Segeltörns, mitgefahren bin. Wir sind regelmäßig mit einem 20er Jollenkreuzer im Elbrevier rauf und runter geschippert bis mir das Mitfahren dann zu wenig wurde und ich mich kurzerhand entschloss mir ein eigenes Boot zuzulegen. Letztes Jahr im Juli war es dann auch soweit, ich habe meine Maxi Magic über den Elbe-Lübeck Kanal aus Travemünde nach Hamburg überführen wollen und bin prompt, nach ca. 40 km im Kanal, mit Motorschaden liegengeblieben. So kann es halt auch laufen... aber genug dazu.

Ich freue mich, dass ich so herzlich aufgenommen wurde und hoffe, dass wir alle auch weiterhin gut miteinander auskommen.

Beste grüße
Hendrik Schultze



Fabrikat: Maxi Magic
Baujahr: 1985
Länge: 8 Meter
Breite: 2,80 Meter
Tiefgang: 1,55 Meter
Antrieb: Volvo Penta D1-13 mit Saildrive130s 13 PS
Schiffsname: Ida



Es ist angerichtet

Grünkohlzeit

Am 20. Januar 2018
Ab 12.30 Uhr Ortszeit
 Treffen wir uns zum
 alljährlichen **Grünkohlessen**
 im Vereinshaus der SKO.

Wer Lust, Zeit und Appetit hat, der möge sich
 bis zum 10.01.2018 anmelden.

Preis pro Esser 15,00 €
 Kinder unter 18 Jahren frei

Anmeldung :
 per e-mail: b.schuerger@kws-technik.de
 per Handy: 0173/97 27 401



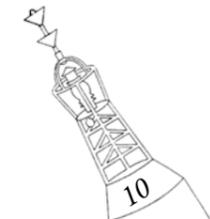
Biikebrennen

kommt von dem friesischen Biike, hochdeutsch Bake bzw. Feuerzeichen.

Es ist in Nordfriesland und Schleswig-Holstein ein traditionelles Volksfest, das Ende Februar gefeiert wird, es ersetzt teilweise das Osterfeuer. Gut gebrauchen kann man es auch, um den Winter zu vertreiben.

Den Winter vertreiben, da sind wir Segler ja gerne ganz vorn mit dabei. Aus diesem Grund lud der Festausschuss am 24.02.2017 zu einem spontanen Saison Angrillen mit Glühwein.

Aus Sicherheitsgründen wurde aber kein großes Feuer angezündet, sondern viele kleine Schwedenfeuer auf der Terrasse abgebrannt.



„Wenn der Wind der Veränderung weht,
suchen manche im Hafen Schutz,
während andere die Segel setzen!“





Ansegeln 2017



„Im Märzen der Bauer die Rösslein einspannt“
Im Frühjahr der Segler gen Westen gern fährt.
Bloß nicht Richtung Finkenwerder,
da waren wir doch den ganzen Winter.

Der Wettergott meinte es gut und der Segelwart startete die Regatta hinterm Hans-Kalb-Sand. Mit achterlichen Winden ging es die Elbe runter Richtung Glückstadt. Der eine oder andere setzte sogar den Spi. Die meisten trieben aber mit mäßigen Wind und gutem Ebbstrom an Stade und Pagensand vorbei. Da nicht sicher war wie tief es an der Einfahrt zum Kartoffelloch bei ablaufendem Wasser ist, lautete die Segelanweisung:

*Aussen um die Rhinplatte rum zum Ziel
querab Rhinplatte Nord.*

Bis auf die schnelle Bondi und dem Allwettersegler Chiave, mussten dann aber leider alle die Regatta abbrechen. Es zog von Niedersachsen her eine Gewitterfront auf. Das ist ja leider mittlerweile der Nachteil bei schönen Wetter hier bei uns. Zack, kommt ein Gewitter.

Wir konnten alle im Päckchen an der Nordkai des Glückstädter Hafens festmachen. Das Gewitter überlegte es sich anders und zog an uns vorbei. Glück gehabt. Die Sonne kam wieder raus und gute Gespräche gingen über die Seezäune von Schiff zu Schiff.

Um 17.55 Uhr machten sich alle auf den kurzen Weg durchs Deichtor zur Alten Mühle. An 8-ter Tischen veteilt ließen sich Alle, auch die mit Auto angereisten Segelkameradinnen und -kameraden, von der Küche mit lecker Essen verwöhnen.

Sven und Andrea (Kurka-Jonas) schmissen noch eine Runde auf ihre frische Vermählung. Standesgemäß haben die Beiden auf Helgoland geheiratet.

Herzlichen Glückwunsch noch mal an dieser Stelle.

Der Segelwart hat dann auch noch die Preise vergeben. 1. Platz Bondi und 2. Platz Chiave – war ja klar, mehr sind ja nicht ins Ziel gekommen. Um den 3. Preis nicht wieder mit nach Hause zu nehmen, bekam dann das Schiff, dass sich bei Regattaabbruch als einziges per Funk bei der Regattaleitung abgemeldet hat den Preis und das war die Mariana.

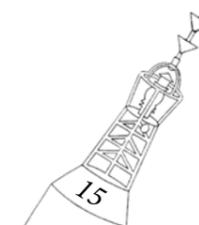
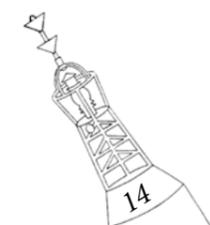
Am nächsten Tag konnten wir dann Mittags bei gutem Wetter wieder zurücksegeln nach Wedel.

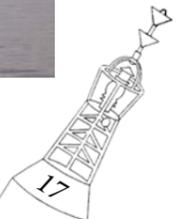
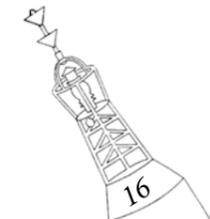
War mal wieder alles Prima.

PS-1: Wir können schon froh sein das Bettina mit ihren schönen Festen die Tradition des An- und Absegelns aufrecht hält. Viele Vereine beneiden uns darum. Manch anderer Verein an der Elbe lädt nur noch zum gemeinsamen Grillen, wo aber jeder sein Essen und Trinken selbst mitbringen muss. **Danke Bettina für Deine Mühe.**

PS-2: Auch unser Segelkamerad **Jan Garbers** hat nach einer großen Anzahl von Jahren und 2 erwachsenen Töchtern die Zeit gefunden seine Frau **Wibke** zu heiraten. Auch diese Zwei haben es ganz standesgemäß gemacht, auf dem Leuchtturm Falshöft.

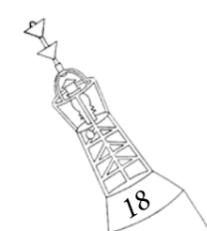
Auch euch Beiden von dieser Stelle ganz herzlichen Glückwunsch.







„Scheint die Sonne auf das Schwert, macht der Skipper was verkehrt!“



Ein Segelleben geht zu Ende.

Wir wollen nun unser Schiff verkaufen. Die Arbeit fällt in unserem Alter, doch sehr schwer. Trotz der schönen Erinnerungen.

von Käte & Dieter Wegner

Ja die Erinnerungen.

Ich möchte Euch mal unsere ca. sechzig Jahre dauernde Segelzeit schildern. Wie sehr uns „SCAMPI“ ans Herz gewachsen ist wird aus diesen Zeilen wieder klar.

Lange, sehr lange hat es gedauert bis unsere Entscheidung klar war. Damit uns der Abschied ein bisschen leichter fällt schreibe ich es mir von der Seele. Daher dieser Brief. Es soll kein üblicher Reisebericht sein. Vielmehr etwas über den SKO von damals, und die kleinen spaßigen Begebenheiten. Zugegeben das alles aus meiner Sicht. Im Punkto SKO kann es von einigen Personen vielleicht anders gesehen werden. Verzeihung.

Wie war es vor ca. 60 Jahren?

Mit den Namen die jetzt in meinen Brief genannt werden, können viele nichts mehr anfangen. Die Inspiration kam von Hermann Kropka, Kätes Kollege, und Bernbeck die uns das Segeln schmackhaft gemacht haben und auch gleich einen Verein, (SKO) für uns parat hatten. Dazu muss man wissen, dass zu dieser Zeit die meisten Schiffe aus Jollenkreuzer bestanden und selbst gebaut wurden.

Unser Vereinsschuppen war damals noch am Köhlfleed oder Köhlbrand, mit Sand auf dem Hallenboden. Da war das Einwintern noch Schwerstarbeit. Große Stahlplatten mussten verlegt werden, um ins Winterlager zu kommen. Die Schiffe, die am Hallenrand lagen, mussten teilweise zur Seite verschoben werden. Ich half aus Solidarität mit, obwohl wir zu der Zeit noch in Bergedorf lagen. Wir waren schließlich im SKO.

Das Größte Schiff meines Wissens hatte, wie sollte es auch anders sein, Alfred Pilch, unser damaliger Vorsitzender. Alfred wird uns aus verschiedenen Gründen noch lange im Gedächtnis bleiben.



Als wir in den Club eintraten hatten wir noch kein Boot und es gab nur zwei Materialien, Holz und Eisen. Wir aber kauften uns das erste Kunststoffschiff. Das hat natürlich die Holz und Eisenfans auf den Plan gerufen. Es war eine Revolution. Wie sieht so eine „Kunststoffschüssel“ überhaupt von innen aus? Kommentare wie: Die Kunststoffropfen laufen ja nach oben. Hie, hie, Lacher von Hans Kleinfeld waren noch die harmlosesten Kommentare. Das hatte auch seinen Grund. Die ältere Generation wusste noch nicht, dass die Form über Kopf laminiert wurde. Und die Boote waren noch nicht verkleidet wie heute. So konnte man es auch sehen.

Weil uns noch das Geld fehlte, baute ich meine 6,50 m MARINA selber aus. Die Wogen über neues Material im Sportboot Schiffbau hatte sich gelegt und es ist heute gang und gebe.

Dann im Juli 1976 kauften wir unsere zweites Boot „SCAMPI“ als Kasko. Es gehörte damals zu den Größeren und wir waren so stolz. Bis zum heutigen Tag. Ich habe gesagt, ich möchte über unsere schönen Reisen und Anekdoten berichten, um klar zu machen, wie schwer uns der Abschied fällt.

Nun zu unseren schönen Reisen mit SCAMPI

Am Anfang wagten wir uns noch nicht Elbe abwärts. Also fuhren wir mit dem Segler Schönemann (auch SKO) die Elbe rauf bis zum Elbe-Lübeck Kanal. Ab Lübeck sollte unser Ostseurlaub beginnen.

Auf der Oberelbe in Atlenburg, früher noch ein Einschnitt in der Wiese, kein Hafen wie heute. Es waren dort noch keine Pfähle, keine Stege nur Wiese. Festmachen, wo? Anker vorne und hinten raus, fertig. Nun kommt der Abend. Und wer noch Fritz Schönemann kennt, weiß sicherlich was kommt. Fritz wollte nämlich seinen Anker wegen eventuellen Diebstahls reinholen, sein Anker lag aber vorne. Dass wir dann aber treiben war ihm egal oder er hat nicht darüber nachgedacht. Außerdem, wer sollte schon in so einer Einsamkeit einen Anker stehlen. Nach heftigen Protesten ließ er dieses Vorhaben fallen. Mit dem größerem Boot, ohne Schönemann, er war zu dieser Zeit schon gestorben, machten wir Urlaub auf der ganzen Ostsee. Später dann waren wir schon mutiger und bereisten Bornholm, Hiddensee, Rügen u.s.w.

Noch etwas zum Schmunzeln.

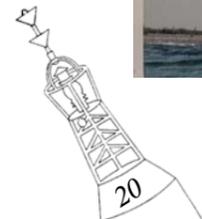
Wir wollten mal nach Helgoland und warteten in Cuxhaven auf schönes Wetter. Dann war es endlich so weit. Als wir dann ausliefen wurden wir von einem Segler verfolgt der offensichtlich das gleiche vor hatte. Das war uns ganz recht, so konnten wir unser gemeinsames Ziel gut erreichen. Als wir dann aber schneller wurden, merkten wir, dass der Abstand nicht größer wurde. Schnell war klar, der verfolgt uns. In Helgoland angekommen machten wir an der Pier fest ohne uns Gedanken über unseren sogenannten Verfolger zu machen. Dann wurden wir wieder aufmerksam als der Vermeidliche in der Einfahrt erschien, auf dem Vorschiff stehend mit einer Leine in der Hand. Langsam, sehr langsam kam er auf uns zu. Da hinter und vor uns reichlich Platz war, war uns sein Manöver nicht ganz einsehbar. Nein er wollte längsseits gehen. Nicht ungewöhnlich, wenn der Hafen voll ist und man früh raus will. Also, da er mir sein Anliegen klar machte erhob ich mich in dem Cockpit und nahm seine Leine. Als wir hinterher ins Gespräch kamen wurde uns vieles klar.

Sein Vater, auch Segler und Eigner dieses Schiffes sagte zu ihm: „Mein Sohn (der Sohn war ca. 30-35 Jahre alt), sobald ein Schiff Cuxhaven verlässt, hänge dich ran. Du hast nun schon so vielen Fahrten mit uns gemeinsam gemacht, nun ist es an der Zeit alleine zu fahren. Wie wäre es mit Helgoland. Es ist ganz einfach. Und auf Helgoland angekommen musst du mit einer Leine auf dem Vorschiff stehen und warten. Wenn jemand signalisiert, dass er deine Leine nehmen will, das ist der Richtige. So geschehen. Fragt sich nur, wenn wir nach England wollten, was dann? Als beim Anlegen meine Frage nach einer Spring kam war er gänzlich überfordert. Was ist das? Seine Gegenfrage. Wir hatten noch einen schönen Abend zusammen. Am nächsten Morgen wollten wir die Tide ausnutzen und früh den Hafen wieder verlassen. Nun lagen wir aber innen. Ganz still machten wir die Vorderleine und die Leinen an unserem Boot von ihm los, so wie es üblich ist, und fuhren raus. Möchte gerne wissen wie er geguckt hat als wir nicht mehr da waren.

Es ist wirklich so geschehen und wird sicherlich für immer in unserem Gedächtnis bleiben.

Nun steht SCAMPI leider zum Verkauf, schade. Ich hoffe Ihr könnt unsere Traurigkeit verstehen. Aber leider bleibt uns keine andere Wahl. Das Alter und die Kraft zwingen uns dazu. Vielleicht findet sich ja ein Nachwuchsegler der genauso einen Spaß hat wie wir es hatten. Wir haben aber beschlossen dem SKO treu zu bleiben.

Segelkamerad Käte und Dieter Wegner



Weisser Mann

Man wird alt, hat viel Zeit für Erinnerungen an die Kindheit „unter Segeln“

von Rosemarie Goretzki

1925 wurde ich in der Seestadt Pillau/Ostpreußen geboren. Meine Mutter starb ½ Jahr später. Mein Vater gründete den Segelverein Pillau und hatte sein erstes Boot, einen Nationalen 35er, das nach meiner Mutter „Wally“ getauft wurde. Er segelte erfolgreich Regatten, wir hatten einen Glasschrank voller Preise. Als ich gut 4 Jahre alt war durfte ich mit an Bord. Am Wochenende segelte mein Vater mit meinem 6 Jahre älteren Bruder auf dem Frischen Haff. Und meine jüngste Erinnerung war die Begegnung mit dem „Weissen Mann“. An einem Durchstich vom Haff zum Königsberger Seekanal stand ein kleiner Turm den die Segler den „Weissen Mann“ nannten. Man grüßte ihn und es sollte Glück bringen. Wir segelten vom Haff rein, an Backbord kam der weisse Mann auf. Mein Vater lüftete die Mütze, mein Bruder und ich standen im Cockpit, er machte einen Diener, ich einen Knicks!

Als es hieß, der Turm sollte abgebrochen werden, sammelten die Segler, um das zu verhindern.

Der Krieg kam, da gab es wichtigeres zu tun. Aber als ich mit Walter viele Jahre später mit einem russischem Forschungsschiff nach Pillau und Königsberg fuhren - da stand er noch - nicht mehr so weiss, ich konnte das Foto machen.

Auch Walter hatte vor dem Krieg auf dem Haff gesegelt, er kannte auch die Legende vom „Weissen Mann“. Das berichteten wir dem 1. Vorsitzenden des S.C. Reh (ältester Deutscher Segelclub) aus Königsberg - der selber kein Ostpreusse war. Aber der hatte gute Verbindungen zu dem russischen Segelverein in Königsberg. Und wir erfuhren, dass nun auch die russischen Segler und Kapitäne, von Dampfern, den weissen Mann grüßten. Das hat uns irgendwie gerührt.



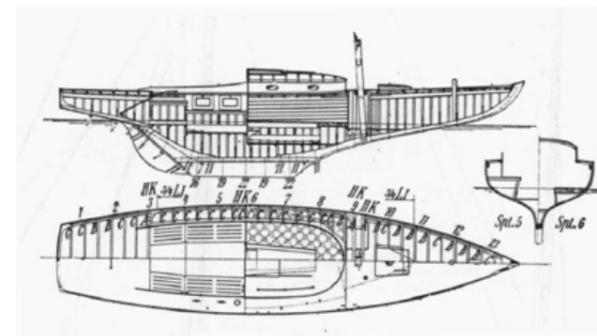
Zu Vaters Boot: es war wie damals üblich, gaffel getakelt. Kein Motor, keine Seereling. Um bei Flaute in den Hafen zu kommen waren 2 lange Riemen an Bord. Es gab einen Primus Kocher in einer Art Blechschrank, sodass wohl auch bei Wind im Cockpit gekocht werden konnte - das machte der Vater. In der Kajüte zwei Sitzbänke die auch als Koje benutzt wurden, in der Mitte auf dünner Kapak-Schwimmweste schlief ich, mein Bruder im Vorschiff auf den Segeln. Die „Pantry“ bestand aus einer Kiste mit grünen Lineuleum Deckel, da war alles gestaut was man brauchte. Es gab Decken, kein Bettzeug - heute kaum vorstellbar. Aber wir fanden alles in Ordnung.

*Bekleidung gab es nur in blau und weiss.
Mitsegelnde Damen im Matrosenkleid
mit blauem Faltenrock, Pfingsten in Weiß!!!*

Zum Regattaball war unterm Achterdeck ein Koffer für den blauen Anzug und das Abendkleid - so streng waren die Bräuche! Mein Bruder ging noch zur Schule, als er die Wally mit einem Freund segeln durfte, die kleine Schwester nahm er mit. Er ist 1940 gefallen.

Ich war 16 als ich meine eigene O Jolle bekam - „Dieter“ zur Erinnerung an den Bruder getauft. 2 Jahre bin ich damit viel gesegelt, durfte dann auch schon Vaters Schiff segeln, ein Mahagoni-Boot mit ganz modernem Unterwasserschiff, Balance Ruder, es war der ehemalige „Pfeil 1“. Mein Vater war groß und kräftig, er segelte meine O-Jolle aus Königsberg nach Pillau. Ich habe noch am Tag vor dem Abi das Unterwasserschiff meiner Jolle gekoffert. Musste zum Arbeitsdienst und bei Kriegsende war Schiff, Boot, Segelschlitten nur noch Erinnerung. Mein Vater wurde auswärtiges Mitglied der SKO, er meinte: „Ein Segler muss eine seglerische Heimat haben“ und ich denke dass ich aus dem gleichen Grund so an der SKO hänge.

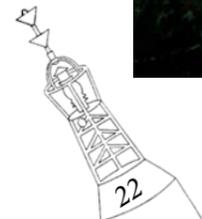
Rosemarie Goretzki



Meine erste O Jolle



Das Schiff von meinem Vater,
Nationaler 35er





Sophie, Naomi und Claas



60 Jahre alte Dame und 6 Monate altes Baby überqueren den Atlantik

von Naomi Kosmehl

Alles fing bei einem J24 Crewtreffen im Herbst 2015 an. Sophie Heyer packte ihren dicken Bauch aus und erzählte von der geplanten Elternzeit die sie und ihr Freund Claas Lehmann planten kurz nach der Geburt des Babys zu starten. Es sollte auf ihrer alten Dame Hera, eine Trawler aus dem Jahre 1952 von Abeking und Rasmussen, von Hamburg los, an Europa runter Richtung Afrika und dann ab den Kanaren rüber in die Karibik gehen.

Alle waren aus dem Häuschen, begeistert und freuten sich. Irgendwann kamen aber die ersten Zweifel auf, ob das so eine gute Idee ist mit einem 6 Monate alten Baby nur zu zweit den Atlantik zu überqueren? Sophie gab den Zweiflern Recht sagte aber, dass sie bisher niemanden gefunden hatten der Ende 2016 mal eben ein-zwei Monate Zeit hätte, um nach Mittelamerika zu segeln. Als sie das sagte, dachte ich mir: „Da fällt mir doch eine ein, die eh nach Südamerika möchte – da liegt die Überquerung ja quasi auf dem Weg“. Ein paar Tage später kontaktierte ich Sophie und stellte mich als Crewanwärterin vor. Damit war die Sache auch eigentlich schon in trockenen Tüchern und in den nächsten Monaten schickten wir uns vorfreudige Nachrichten und planten ein ganz wenig wie das ablaufen sollte. Ich saß gerade im Iran als Sophie mir den 15. November als Stichtag ihrer Ankunft auf den Kanaren schickte. Sobald ich zurück in Deutschland war buchte ich einen Flug und dann wurden mir auch schon diverse Einkaufslisten zugeschickt. Ich

radelte quer durch Hamburg, um passende LED Lampen zu besorgen, Baby Öl zu finden, Schimmelentferner zu kaufen und für die kleine Daphne Bodys und Söckchen von Freunden einzusammeln.

Auf den **Kanaren** schien bei meiner Ankunft die Sonne und überall waren auf Grund des Atlantic Rally for Cruisers Segler unterwegs. Ich fuhr zum Hafen und wartete auf dem Steg auf meine beiden Kapitäne und ihre Tochter. Es war ein wunderschöner Anblick als Hera hinter all den dicken Plastikschüsseln und Joghurtbechern auftauchte! Ich sprang mit meinem Back Pack auf das fahrende Schiff auf und wurde herzlichst von drei



braungebrannten, gutgelaunten Seglern empfangen. Wir ankerten draußen weil der Hafenmeister uns auf Grund fehlender Reservierung partout nicht im Hafen haben wollte. Selbst Sophies und Daphnes Charme konnten ihn nicht umstimmen... Die Nacht war so als hätten wir sie ankernd im Hamburger Hafen verbracht. Laute Geräusche kamen von Land und die ganze Nacht waren die Industriebeleuchtungen an. Ich war aber trotzdem überglücklich in meiner Koje und konnte mein Glück nicht fassen.

Die nächsten drei Wochen tourten wir von Insel zu Insel, erkundeten einige per Mietauto, tranken Sun-downer an den schönsten Orten und erstellten meterlange To-Do Listen. Letztere wurden kürzer und dann wieder länger, dann wieder kürzer, aber ganz sicher auch wieder länger. Wir malten, sägten, ölten, nähten, kontrollierten und zogen Claas mindestens hundert Mal den Mast hoch und runter. Unser letzter Stop war **La Palma** da man dort gut ausklariert konnte. Die Hafentstadt dort war wunderschön und alle die um uns herum lagen wollten auch rüber. Es war eine Mischung aus großer Vorfreude und die Notwendigkeit endlich loszukommen, da die Anspannung an Bord stetig wuchs.

Der 4. Dezember 2016 war ein wunderbar sonniger Tag auf La Palma. Das Aufwachen und der Kaffeegeruch waren an diesem Tag anders als sonst. Der Steg unter den Füßen fühlte sich auch anders an. Mein Blick blieb andauernd an den Palmen, den Bergen, den Menschen hängen. Irgendwas in mir versuchte sich sattzusehen bevor ähnliche Bilder für die nächsten drei Wochen nicht auftauchen würden. Wir tankten noch mal Wasser und Sprit und überredeten unsern ganz verschla-

fenen französischen Nachbarn 8 Meter zu tauchen, um das Messer zu holen, welches ich am Vorabend versenkt hatte. Somit waren wir wieder vollkommen ausgestattet und liefen aus.

Nachdem wir am Abend noch die letzten Lichter von **El Hierro** (der südlichsten kanarischen Insel) passiert hatten gingen Sophie, Daphne und ich glücklich schlafen während Claas in die Nacht hineinsegelte. Wir hatten lange gewartet und unsere Abfahrt auf Grund des Wetters immer wieder verschoben, trotzdem war das Wetter auch dieses Mal nicht perfekt. Es sollte ein paar Tage sehr wenig Wind um die Kanaren herum sein und dann durch sehr schlechtes Wetter abgelöst werden. Deshalb motorten wir die ersten Tage mehrere Stunden um nicht in der kanarischen Flaute gefangen zu bleiben. Ich machte mir Sorgen, dass wir somit niemals Sprit bis zum Ende der Reise hätten um z.B. Strom zu produzieren, aber meine Kapitäne hatten alles unter Kontrolle und hörten auch bald auf herumzumotoren.

Unser Bergfest fand nach 9 Tagen statt. Wir hatten 1,5 Wochen traumhaftes Wetter auf der **Barfußroute** gehabt. Sternklarer Himmel, Sonne, Duschen auf der Achterpiek, lesen im Mondlicht, Spifahren und und und. Wir hatten viele Schoner gebaut, einige die auch nicht durchdacht waren und die wir deshalb andauernd verändern mussten. Wir hatten täglich Arbeiten am Boot zu tun, aber es war trotzdem alles sehr schön und entspannt. Ich hatte als Überraschung Weihnachtsgebäck und Marzipan aus Deutschland mitgebracht um angemessenes Exil-Advent feiern zu können. Nachdem wir einiges davon beim Bergfest vernascht hatten überraschte uns Neptun.





Die Eignerfamilie

*In derselben Nacht kamen Sturm,
Regen und Scrawls über Hera und unsere
kleine Crew hergezogen.*

Wir waren zwar immer noch Barfuß unterwegs, aber unser entspanntes Gefühl war verschwunden. Die Pinne in der Hand fühlte sich an wie ein übermächtiges Werkzeug welches, falsch benutzt, katastrophale Auswirkungen auf das Schiff haben könnte. Ich empfand keine Angst, aber wohl fühlte ich mich ganz sicher auch nicht. Und ich bin mir ganz sicher, dass meine Kapitäne sich noch unwohler fühlten als ich an der Pinne saß.

So düsten wir mit teilweise 9 Knoten Bootsgeschwindigkeit und 45 Knoten Wind durch die Tage und Nächte. Nach Absprache über unser Satellitentelefon mit unserem Land-Wetter-Menschen beschlossen wir einen Umweg zu fahren und südlicher zu halten, um dem Schlimmsten zu entgehen. Was ich vorher nicht wusste ist, dass wenn man südlicher eines bestimmten Breitengrades segelt man nur noch im Regen sitzt. Hera wurde in den Verschlusszustand gebracht und während einer von uns immer im Regen am Steuer saß, schwitzten sich drei unten in der Sauna zu Tode. Man konnte vor Hitze nicht mehr schlafen und auch nicht mehr kochen. Die Stimmung war so semi-toll – nur die kleine Daphne änderte ihre Stimmung nicht. Hatte sie Hunger wurde geschrien, hatte sie keinen wurde glücklich gequiekt – egal ob mit oder ohne Hitzepickel am ganzen Körper.

Zwei weitere Sachen die mir vor der Atlantiküberquerung nicht bewusst waren war einmal die Wundheilung und der Verlust vom Raumgefühl. Selbst

die kleinsten Kratzer blieben bis zum Schluss, alles womit wir losgesegelt sind oder was wir uns während der Fahrt zuzogen blieb bis **Barbados**. Die kleinen Wunden wollten und wollten nicht heilen. Selbst Claas 5 Billion Dollar Creme half nicht.

Nun zum Verlust von Raum und Zeit.

Die Zeit war ganz seltsam getaktet durch die Schichten, aber an sich ging das ganz gut, natürlich wussten wir nie welcher Tag war. Der einzige Orientierungspunkt war der Klo-Putz-Plan der auch das einzige Indiz dafür war, dass die Tage voranschritten und damit auch wir. Kam man nämlich an Deck hatte man das Gefühl, dass Hera steht und nur die Welt drum herum sich bewegt.

*Man fuhr nicht mehr durch die Nacht,
sondern der Himmel drehte sich um einen herum.*

Man schnitt nicht mehr durchs Wasser, sondern die Wellen wirbelten um die immobile Hera herum. Das war ein ganz skurriles Gefühl welches mich noch vor den **Cap Verden** erreichte. Nach einigen Tagen verlor sich das Gefühl zum Glück und das Meer wurde immer lebendiger. Wir sahen sehr viele Delfine, die sich sehr über Heras Präsenz mitten auf dem Atlantik erfreuten! Daphne war fassungslos und ich freute mich riesig über diese lustigen Tierchen. Wir sahen gefühlt tausende fliegende Fische auf der Überquerung. Anfangs warfen wir sie noch zurück ins Wasser, weil wir ihnen nicht beim Sterben zuschauen konnten, doch als der Sturm unsere kleine Crew erreichte blieben nachts alle im Cockpit sitzen und am nächsten Tag erblickten wir den Friedhof an Deck...

Wir hatten einmal sehr sehr schlechtes Wetter und ich verschwand unter Deck weil meine Schicht zu Ende war. Claas und Sophie wollten zu zweit an Deck noch schnell was richten. Das Schiebeluk ging auf und Sophie rief hinunter sie bräuchte die Alufolie. Alufolie? Wollen die sich da oben jetzt Aluhüte gegen Chemtrails basteln? Ich gab sie hinauf und bekam kurze Zeit später... einen fliegenden Fisch in Alufolie zurück gereicht – mit dem Auftrag den ab in den Ofen zu stecken, damit Daphne das endlich mal probieren kann. Claas und ich waren fassungslos. Unsere Kapitänin dreht langsam am Rad wenn sie im Sturm anfängt Fische zu filetieren... Im Endeffekt war Daphne aber überglücklich und hat den ganzen Fisch alleine verputzt.

Sophie drehte aber zum Glück selten am Rad und verpflegte uns immer mit dem besten Essen (kleiner Einblick in den 4* Speiseplan: Crêpes, Spaghetti Carbonara, Labskaus, Kaiserschmarren), stillte Daphne Tag und Nacht – egal ob sie Schicht hatte oder nicht – und war fester Bestandteil der Decksponyherde. Diese kam immer herbeigeritten wenn wir ein drei-Menschen Manöver fahren mussten. Claas stand meist an der Pinne und dirigierte seine Herde vom Cockpit aus. Sophie und ich wieherten motiviert von vorne nach hinten und zurück und versuchten die Manöver bei dem ganzen Wind und die nicht zu unterschätzenden Wellen kurz zu halten. Ich würde sagen wir waren dabei gar nicht so unerfolgreich.

Ich saß an der Pinne als ich Barbados sah. „**Da ist Land!**“. Wie in einem schlechten Film rief ich das den dreien zu. Die letzten Stunden standen Sophie und Claas im Niedergang und schauten nach **Barbados** und ich saß an der Pinne und schaute in die gleiche Richtung. Es war ein unglaubliches Gefühl. Der kleine Punkt den man seit Wochen auf einer Seekarte sah, über den wir Lieder sangen, von dem wir träumten lag nun wirklich vor uns – in Reichweite. Wir sagten nicht viel sondern sahen zu wie die Sonne langsam unterging und auf der Insel die Lichter angingen. In meinem Kopf passierte die Reise revue und erschienen schon die Pläne was ich alles essen und machen wollte sobald ich wieder an Land war und dann erschienen wieder Bilder der Reise und wie anders das Leben war und ich fragte mich ob ich schon bereit war an Land zu gehen (ich habe im Laufe meines Lebens gemerkt, dass man dazu eigentlich nie bereit ist und siehe da, nicht mal nach wochenlangem Schlechtwettersegeln). Ich spreche hier nur über meine Gedanken, da wir wie gesagt wenig gesprochen haben und ich glaube Kapitänen gehen immer ganz andere Sachen durch den Kopf als der Crew.

*Das erste was mir nahe Barbados auffiel
war der Gestank. Land stinkt.*

Nach 3 Wochen auf See wird einem das klar. Der Wind der von Barbados zu uns rüber zog stank. Nach Stadt, Mensch, Abgas, Müll. Und dann kam die Musik! Wir ankerten in der Carleil Bucht die gesäumt war von touristischen Diskos die jede eine andere Musik spielte. Die Musik war nicht gut, aber es kam von Land also war es was ganz besonderes für uns. Wir gingen in der Nacht nicht mehr an Land, sondern tranken einen kleinen Wein und legten uns schlafen. In der Bucht lag das Boot so ruhig, dass es sich schon seltsam anfühlte.

Am nächsten Tag an Land war alles noch seltsamer und großartig. Ich schwankte über de Steg und durch die Straßen und konnte mich an den Menschen nicht sattsehen. Diese ganzen sozialen Interaktionen waren spannend und die Farben erst an Land! **Barbados** war ein tolles Land um an Land zu kommen. Die Menschen waren lachend und freundlich, die Insel sah aus wie eine Postkarte und das Essen war gut. Nur die Frau beim Einklarieren war unausstehlich und wollte mich nicht offiziell ausklariieren, wenn ich nicht einen Flug nach Suriname gebucht hatte. Ja wo ist das? Das weiß kein Mensch, aber nach einer Atlantiküberquerung kann man auch gut alleine in ein unbekanntes Land fliegen.

Naomi Kosmehl





Hallo erst mal,

ich weiß ja nicht ob ihr es schon wisst, aber die kleine Katze die euch von der SY Rote Zora mit ihren großen Kulleraugen angrieht ist nicht der olle Seebär Tibbi, neeee das bin ich: **Rommy O'Brain**. Eigentlich wollte die Bordfrau keine neue Mieze haben. Der Skipper aber schon, tja und was der Skipper sagt wird gemacht, ab und zu – manchmal – selten – in diesem Fall.

Also zu den Eckdaten:

Ich heiße Rommy, bin eine gestromte Tabbykatze. Geboren am 5. Mai 2017 in Groß Nordende bei Uetersen auf dem Bauernhof .

Mit 5 Wochen bin ich nach Wedel umgezogen zu Jörg und Heidi. Kurz beim Tierdoc. Hallo gesagt, Ausweis abgeholt und dann am 16. Juni hab ich mein Sommerferiendomizil, die Rote Zora in Figeholm/Schweden, bezogen.



Nicht schlecht die Schüssel. Nach 2 Eingewöhnungstagen sind wir am 18. Juni nach Klintemala aufgebrochen. Wetter war gut, Motor lief und ich hab unter Deck Heidi beschäftigt.

Ob ich Angst hatte? Nööö, warum auch? Wenn meine Familie da ist, ist doch alles easy.

Ich hab in Klintemala ein bisschen Landgang geübt. 2 Tage später sind wir dann weiter nach Idö zum Mittsommerfest gefahren und jetzt kommts, haltet euch fest, ICH BIN GESEGELT!

Jaawohl.

Unterm Sprayhood kann man toll sitzen, hat einen rundum Blick und alles unter Kontrolle.

Nur das Jörg mir immer vor der Nase rumfuchelt wenn er diesen Stoff am Laternenpfahl nach oben kurbelt, ist schon etwas lästig.

Ich bin also in diesem Sommer gleich mal 2 Monate im Stockholmer Schärengarten on tour gewesen. Schick da. Nach kurzer Zeit konnte ich auch schon allein die Salontreppe hoch und runter laufen und später sogar die Bugleiter. Das ist toll, darüber konnte ich dann auch an Land kommen. Aber zu Anfang immer nur mit Begleitschutz, Eltern halt, haben immer Angst um ihre Kleinen.

Appropo Kleine, in Stockholm hab ich dann Verstärkung bekommen. Julie kam an Bord und ich hatte jemanden zum Schmusen, Toben, Spielen. Als wir Ende August dann auf die Elbe und nach Wedel gekommen sind hab ich noch unseren Nachbarbordhund Willy kennen gelernt. Mit was man so als 4 Monate junge Mieze alles klar kommen muss. Aber egal. Das Leben ist schön, besonders als Bordkatze und ich bin im nächsten Jahr garantiert wieder dabei, hundertpro.

Bis dann, tschö

Eure Rommy



Geschafft! Crowdfunding war ein großer Erfolg!



Der Borsflether Segelverein SSVB benötigte 30.000,-€ für die Beauftragung an den Bagger „Njörd“, der den Schlick im Seglerhafen mit seinem Wasserinjektionsgerät so aufbereiten sollte, dass er wieder in die Stör/Elbe fließen konnte – da wo er hergekommen ist. Es sind im Frühjahr 2017 mehr als 32.000,-€ durch die Schwarmfinanzierung zusammen gekommen, sodass die Beauftragung sofort erfolgen konnte. Wir drucken hier das launige Dankeschöngedicht des SSVB ab:

You´ll never walk alone ...

Es hat gereicht, wir haben´s geschafft
mit allen zusammen, vereinter Kraft.
Das hat die Elbe lang nicht gesehen,
dass so viele Menschen zusammen stehen

Dass die Vereine debattieren
und sich gemeinsam engagieren,
großzügig für das Baggern einbringen,
nur mit Euch allen konnt´ das gelingen.

Es gilt unser Dank, den Großen, den Kleinen,
den Sportbootfahrern und den Vereinen,
den Anonymen und den Bekannten,
den Städtern, der Bank und den Anverwandten,

Den Sängern, Borsflethern, der Feuerwehr
unseren Mitgliedern und vielen mehr.
„Crowd, das sind viele!“ sagt Ludger seit Tagen,
viele, die helfen, und etwas wagen.

Manch einer hat doch den Kopf geschüttelt,
so eine Summe, da wird doch getüddelt
Wie soll das gehen in so kurzen Wochen?
Und wurde das ordentlich besprochen?

Oh ja, natürlich und viele Bedenken,
die in der Nacht noch die Köpfe verrenken.
Ludger war häufig auf Tournee,
„Crowd, das sind viele!“ das Plädoyer.

Es hat gereicht, wir haben´s geschafft,
der Bagger legt los mit ganzer Kraft.
Schön, dass bald alle den Hafen anlaufen,
ohne vorher bei Neptun ein Ticket zu kaufen.

Und im Sommer mit Motor oder mit Segeln,
tidenfrei über die Barre kegeln.
Wir grüßen bis dahin mit Juhay
Von unserer schönen Kohlrabibay.

Barbara Reisemann, SSVB

Veröffentlicht am 7. März 2017 von ssvbadmin



Elb- und Nebenflüsse bei Niedrigwasser



Ruthenstrom

Unseren Revieren eine Zukunft

Die Unterelbe mit ihren Nebenflüssen und ebenso die Eider sind traditionelle Reviere der Freizeitschifffahrt. Segler und Motorbootfahrer, Kanuten und Ruderer hielten es in der Vergangenheit für selbstverständlich, diese Gewässer für Sport und Erholung nutzen zu können.

Über Jahrzehnte teilten sich die Freizeitnutzer nicht nur die Elbe, sondern auch die kleineren Flüsse mit der Frachtschifffahrt. Inzwischen ist die regionale Frachtschifffahrt von den Nebenflüssen der Elbe und von der Eider weitgehend verschwunden. Güter, die früher auf dem Wasserweg befördert wurden, werden heute mit dem LKW auf der Straße transportiert. Für die Gewässer war das kein Vorteil, denn die Unterhaltungsmaßnahmen verringerten sich. In den Nebenflüssen der Elbe beeinträchtigen wachsende Sedimenteinträge seit Jahren sowohl die Nutzbarkeit für den Verkehr als auch den ökologischen Zustand. Und an der Eider ist die Durchgängigkeit zum Nord-Ostsee-Kanal wegen

der Schäden an der vernachlässigten Gieselauscleuse bedroht. Die Situation ist seit Jahren bekannt. Die in der Region ansässigen Freizeitnutzer bemühen sich schon lange um ihre Verbesserung. Das Engagement ihrer Vereine führte immer wieder zu zeitweilig wirksamen Einzellösungen, es gibt bisher jedoch keine nachhaltige Entwicklungsperspektive.

Eine nachhaltige Entwicklungsperspektive für die Gewässer im Unterelberaum zu schaffen, ist eine dringende Aufgabe, denn es kann nicht mehr davon ausgegangen werden, dass diese Reviere dauerhaft nutzbar bleiben. Die norddeutschen Tidengewässer werden auf

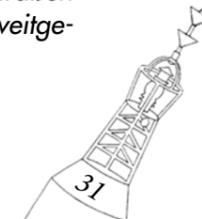
absehbare Zeit nicht von den Chancen, die das von der Bundesregierung beschlossene Programm „Blaues Band Deutschland“ für die zukünftige Entwicklung von Gewässern bietet, profitieren. Das benachteiligt die Region zwar, ausschlaggebend für deren schlechte Aussichten ist aber etwas anderes.

Im „Wassertourismuskonzept“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) fallen alle norddeutschen Gewässer in Kategorien, bei denen die Erhaltung für den Verkehr nicht gesichert ist, sondern bei denen eine Entwidmung in Frage kommt. Der Verlust oder eine größere Einschränkung der Verkehrsfunktion hätte einschneidende Folgen, die über das jeweilige Gewässer hinausgingen: Die Elbe und ihre Nebenflüsse bilden ein zusammenhängendes Revier. Häfen und Liegeplätze an der Tideelbe befinden sich aus topographischen Gründen seit eh und je nicht am Hauptstrom, sondern in den Mündungsbereichen der Nebenflüsse und in den landeinwärts an diesen Flüssen liegenden Kleinstädten. Ausnahmen sind heute nur einige große Yachthäfen wie Cuxhaven und Wedel. Wenn Elbnebenflüsse von der Freizeitschifffahrt nicht mehr genutzt werden könnten, wäre dieser funktionale Zusammenhang zerstört. Zwischen Hamburg und der Mündung verlöre die Elbe einen großen Teil der Zwischenstationen. Ohne die Unterhaltung der Nebenflüsse für den Verkehr, entfielen für viele Freizeitnutzer die Möglichkeit, sich im Elbrevier auf dem Wasser zu erholen oder ihren Sport auszuüben. Steganlagen, Häfen, Club- und Bootshäuser an den Gewässern sind von gemeinnützigen Vereinen errichtet worden. Die Finanzierung dieser Infrastruk-

tur erfolgte im Wesentlichen aus den Beiträgen der Vereinsmitglieder. Wenn solche Einrichtungen nicht mehr genutzt werden können, so wird das in der Regel wegen der damit verbundenen Entwertung das Ende des betroffenen Vereins nach sich ziehen. Das Ende der Wassersportmöglichkeiten am jetzigen Ort wäre in vielen Fällen auch das Ende des Vereins. Die Freizeitschifffahrt, also Wassersport und Wassertourismus, haben eine regionale wirtschaftliche Bedeutung, auch wenn die norddeutschen Gewässer keine so ausgeprägte Freizeitnutzung aufweisen wie die um Berlin und in Brandenburg.

Der Verlust der Gewässer für die Freizeitschifffahrt würde die regionale Wirtschaft schwächen und dauerhaft verhindern, dass ihr bislang nicht intensiv genutztes wassertouristisches Potential längerfristig zum Tragen kommen kann. Unsere Reviere an der Tideelbe und die Eider brauchen eine gesicherte Zukunft. Sie wird es nur geben, wenn alle, denen die Entwicklung der Gewässer ein Anliegen ist, eine gemeinsame Anstrengung unternehmen. Es braucht den politischen Willen und die fachliche Kompetenz, für unsere Reviere Entwicklungspläne zu formulieren, in denen die Aspekte Freizeitnutzungen, Verkehr, Ökologie und Wirtschaft integriert sind.

Für derartige Planungen bleibt nicht viel Zeit, denn die Umstrukturierung der Bundeswasserstraßen geht voran und ihre Ergebnisse werden weitgehend irreversibel sein.



Bedeutung der Nebenwasserstraßen für Freizeit und Tourismus



Die Bewertung im „Wassertourismuskonzept“

Es werden im „Wassertourismuskonzept“ des BMVI die Gewässer des Nebennetzes nach ihrer Bedeutung für Freizeit und Tourismus in fünf Klassen eingeteilt. Lediglich für Gewässer mit den Bewertungen „sehr hoch“ und „hoch“ besteht die Aussicht ihrer ausreichenden Unterhaltung. Keines der norddeutschen Tidengewässer fällt in eine der beiden Bewertungsstufen.

Niedersachsen:

- Ilmenau, geringe Bedeutung
- Este, geringe Bedeutung
- Lühe, geringe Bedeutung
- Schwinge, sehr geringe Bedeutung
- Oste, sehr geringe Bedeutung

Schleswig-Holstein, Elbe:

- Pinnau, sehr geringe Bedeutung
- Krückau, sehr geringe Bedeutung
- Stör, sehr geringe Bedeutung

Schleswig Holstein, Eider:

- Eider, mittlere Bedeutung
- Gieselaukanal, geringe Bedeutung
- Treene (Hafen Friedrichstadt), sehr geringe Bedeutung

Mit diesen Festlegungen sind alle Gewässer mit Ausnahme der Eider den beiden niedrigsten Kategorien des Bewertungsschemas zugeordnet. Damit ist absehbar, dass die für die dauerhafte Erhaltung der Schiffbarkeit erforderlichen Finanzmittel und personellen Ressourcen nicht mehr zur Verfügung stehen werden. Hierzu heißt es im „Wassertourismuskonzept“ ausdrücklich: „Investitionen sollten vor allem in die Reviere mit hoher bzw. sehr hoher touristischer Bedeutung gelenkt werden, so etwa nach Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Berlin, aber auch nach Rheinland-Pfalz und Hessen (Lahn).“

Quelle: Auszug aus dem Magazin vom Kreuzer Yachtclub Deutschland e.V.



Bundeswasserstraßen

Die Nebenflüsse der Unterelbe – Kandidaten für die Stilllegung

Nach dem „Wassertourismuskonzept“ des Bundesverkehrsministers sollen Wasserstraßen von rund 2.800 Kilometer Länge personell, organisatorisch und finanziell vom „Hauptnetz“ abgekoppelt werden.

Ein in Aussicht gestellter eigener Haushalt für diese Gewässer wird nicht ausreichen, um die in Jahrzehnten aufgelaufenen Erhaltungsrückstände an Schleusen und anderen Wasserbauwerken aufzufangen. Auch die beabsichtigte Gebühr für Sportboote wird daran nichts ändern. Wie die Zukunft vieler Wasserstraßen aussieht, ist deshalb ungewiss. Das Verkehrsministerium will nur einen Teil von ihnen als „Freizeitwasserstraßen“ für größere Fahrzeuge unter Segel und Motor erhalten. Ein anderer Teil soll nur noch von muskelbetriebenen Booten genutzt oder völlig renaturiert werden. Für die Nebenflüsse der Unterelbe stehen die Chancen schlecht, dauerhaft für den Verkehr unterhalten zu werden.

Die Entscheidung über Erhalt oder Rückbau – das Ministerium nennt das: „Absenkung/ Anpassung des Infrastrukturstandards“ – erfolgt auf der Grundlage einer Kategorisierung der Gewässer. Welche Gewässer für den Verkehr erhalten bleiben und welche nicht, ist für das Verkehrsministerium eine Frage der Wirtschaftlichkeit des Betriebs. Für die „Freizeitwasserstraßen“ wird ein Finanzierungskreislauf angestrebt, in den der Bund möglichst wenig Geld zusätzlich einfließen lassen will. Deshalb heißt es: „Investitionen sollten vor allem in die Reviere mit hoher bzw. sehr hoher touristischer Bedeutung gelenkt werden, ...“ Die touristische Bedeutung der Nebenflüsse der Elbe stuft das Verkehrsministerium als „gering“ oder „sehr gering“ ein. Das sind die beiden niedrigsten Kategorien des Klassifikationsschemas, und so ist kaum zu erwarten, dass ausreichende Mittel für die Erhaltung zur Verfügung gestellt werden. Da die Erhaltung von Schleusen an niedrig eingestuftem Gewässern

nicht überall beabsichtigt ist, kann als schlimmster Fall angenommen werden, dass Häfen von der Elbe abgeschnitten werden, wenn in späteren Jahren reparaturbedürftige Sperrwerke aus Kostengründen durch Siele ersetzt werden. Sicherlich trifft es zu, dass die Nebenflüsse der Elbe einzeln kein besonders großes Potential für den Wassertourismus besitzen. Ist das jedoch das richtige Kriterium für die Bewertung ihrer Bedeutung? Die kleinen Nebenflüsse der Elbe jeweils für sich zu bewerten, verkennt ganz und gar, dass sie mit der Elbe ein zusammenhängendes Revier bilden. Von einigen großen Yachthäfen, zum Beispiel denen von Wedel und Cuxhaven, abgesehen, befinden sich Häfen und Liegeplätze seit eh und je im Bereich der Tideelbe nicht am Hauptstrom, sondern in den Mündungsbereichen der Nebenflüsse und in den an ihnen liegenden Kleinstädten. Yachten, die am schleswig-holsteinischen Ufer in den Häfen der Pinnau und der Krückaumündung liegen, oder Yachten, die auf der niedersächsischen Seite ihren Heimathafen an der Schwinge haben, sind regelmäßig auf der Elbe anzutreffen. Statt solche funktionalen Zusammenhänge zu berücksichtigen, richtet sich das Verkehrsministerium bei der Abgrenzung der Reviere aber wohl nur danach, ob ein Gewässer in der Anlage 1 zum Bundeswasserstraßengesetz mit einer eigenen Ordnungsnummer aufgeführt ist.

Wird die Unterhaltung der Nebenflüsse für den Verkehr aufgegeben, so wird ein beachtlicher Teil des Wassersports auf der Elbe beseitigt. Funktional zusammenhängende Wasserstraßen müssen nach Auffassung des KYCD einheitlich bewertet werden, denn nur das ergibt ein angemessenes Ergebnis.

Quelle: Segeln Ausgabe 10/2016





30 JAHRE DARLING

Umbau zum modernen Familiendampfer

von Olaf Zietz

Im August 1988 (3 Jahre vor meinem Abitur) als Idee entstanden, gebaut, um in Serie zu gehen – der Welt zu beweisen was Innovation ist! Leider fiel ein Großteil der Bauphase in eine Zeit, in der ich gerade nichts zu tun hatte und so als Gehilfe zur Verfügung stand, sodass ich die meisten Teile, die ich beim späteren Umbau ausbaute, auch schon beim Einbau in der Hand gehalten hatte.

Ja, mein Papa, Jürgen Zietz, war seiner Zeit weit voraus. Ein Aluminium Rumpf in der ASW in Lübeck gebaut (in der auch die Phönix von Rolf Evers gebaut wurde). Es sollte ein 4 Meter breites und 11 Meter langes Schiff werden, wobei das Heck noch 3,60 Meter breit werden sollte – dies war zu jener Zeit ein solch immenser Unterschied zu jedem anderen Riss, dass mein Vater mehr als belächelt wurde und ihm selbst von Regattaseglern gesagt wurde: **Das Schiff wird nie laufen!**

Doch er wusste was er tat und so setzte er es genauso um. 3 Ruderblätter, einen hydraulischen Kiel von 2,10 m auf 80 cm zu reduzieren, um trocken fallen zu können – davon träumt doch jeder Elbsegler! Und vor allem – und das war die außergewöhnlichste Idee von allen – es sollte zu allem Überfluss ein eingetragenes Fischereifahrzeug werden.

Und so kam es dann auch. So brauchte man auch die große Luke im Vorschiff als Fischereibedarfsraum – statt einer Vorschiffskabine – es mussten eben Prioritäten gesetzt werden! Selbstverständlich gab es auch eine Fischbühn im Cockpit, um die Fische lebend aufzubewahren.

Es gab neben Reusen, Fischkörben, Angeln natürlich auch jegliche Art von Netzen (sogar ein Schleppnetz war immer an Bord). Alles eben, was so ein richtiger Fischer so braucht! Dem ein oder anderen SKÖten sollte der Fischdampfer noch in guter Erinnerung sein. Stefan Timm z.B. wurde zum Fischgehilfen ausgebildet und musste unzählige Male mit dem Beiboot das Netz ausbringen. Vorzugsweise Freitagabend direkt in Wedel. Bei unserem Präsidenten wurde auch schon mal ein lebender Zander als Morgengruß in die Vorschiffskabine geworfen. Sehr zum Leidwesen meiner Mutter, die gar kein Fisch mag, aber mit dem Fischgeruch ständig leben musste.

Alles was mein Vater sich dachte, plante und auch umsetzte, wurde immer wieder verändert bis er das Optimum herausgefunden hatte. Selbst ein Kaiserschnitt wurde vollzogen, damit der Rumpf tiefer im Wasser lag. Der Rumpf wurde kurzer Hand auf der ganzen Länge aufgeschnitten und die Spanten „eingeknickt“.

Vorher



Alles alte raus



Endlich ist sie soweit

Doch „fertig“ ist man bei einem Eigenbau nie und somit wurde auch einem Sturkopf wie meinem Vater klar, dass in Serie gehen, fast nicht möglich war. So folgten viele schöne Segeljahre mit seinem Einzelbau.

Im Winter 2012/2013 übernahmen wir von meinen Eltern, dank meiner bezaubernden Frau Johanna die Darling („dieses Schiff muss in der Familie bleiben“). Das bereits von mir ausgesuchte Schiff, existierte ab dem Zeitpunkt nur noch in meinen Träumen. Aber was gibt es besseres, als eine Frau die ein Schiff aussucht und unbedingt haben will. Von diesem Zeitpunkt bis heute, enden fast alle Diskussionen um Umbauten und Neuanschaffungen mit dem Argument, Schatz, das ist dein Schiff und du wolltest das so.

Natürlich hatte ich auch so meine Veränderungen im Kopf und so entstand das Schiff wie es heute aussieht. **Danke mein Engel, dass du dich durchgesetzt hast, nun habe ich trotzdem mein Traumschiff.**

Der Umbau fand in der Schiffswerft Laboe statt. Nicht nur das Heck wurde umgebaut, die Hacke mit dem Mittelruder musste weichen. Zudem kam ein Bugsprit hinzu und die hydraulische Ruderanlage wurde demontiert und gegen ein Schubgestänge ausgetauscht. Im nächsten Schritt kam eine neue, größere Bombe hinzu, sowie ein neuer, höherer Mast. Dieser war schon in den Original Plänen von meinem Vater so angedacht, doch dann

doch nicht ausgeführt. Den Plan mit den Streichungen hatte ich zum Glück gefunden. Das Profil entsprach dem heutigem Rigg der X 35, sodass ich aus der Länge, dem Großbaum, der Segel, der Rollrefanlage und den Fallen kaum etwas ändern musste.

Nun haben wir von außen ein modern aussehendes Schiff, doch es hat drinnen nichts von der Gemütlichkeit von früher verloren – ein Familienschiff – früher, wie heute! Wir werden faktisch in jedem Hafen auf unser Schiff angesprochen und die Leute sind fast immer begeistert, vor allem wenn Sie hören, dass das Schiff fast 30 Jahre alt ist.

Von Anfang an wurde das Schiff von einigen SKOtten begleitet, denen ich auf diesem Wege danken möchte. Rolf Evers, der immer sagte, Zietz so alt wie du aussiehst kannst du gar nicht werden. Jürgen Kolbe, der mit Rat und Tat zur Seite stand. Dieter Plappert, von dem die Hydraulikanlage und das Kielprofil stammte. Klaus Mascow, den wir auf unzähligen Messen in Düsseldorf und Hamburg besuchten. Alle diese Personen waren auch bei der Überführungsfahrt unter Segeln des Kaskorumpfes von Lübeck nach Hamburg dabei. Davon kann ich aber nichts berichten, da ich zum Glück nicht dabei war. *Wir freuen uns über unser schönes Schiff.*

Olaf Zietz



Absegeln der SKO 2017

Aloha he



Nach dem nicht so ganz geglückten Sommer, wollte unsere Festmaus Bettina mit dem Absegelmotto „Hawaii“ doch noch für ein wenig Sommerfeeling sorgen. Das ist ihr super gelungen. Selbst das Wetter war an diesem Tag in Sommerlaune und auch der Wind hatte sich im Liegestuhl auf die faule Haut gelegt und sonnte sich.

Unsere Segelkameradinnen und -kameraden versammelten sich morgens um 10 Uhr mit Hawaiihemden und Blumenkränzen vor der Seflan und wurden vom Segelwart angewiesen, das Segelkleid nicht abzubauen. Stattdessen ist eine Geschwaderfahrt mit Arabischen-Wind zum Clubhaus angesagt, bei der in einen von der Seflan geschleppten aufblasbaren Ring von den SKO-Followern eine Kokosnuss reingeworfen werden mußte. Kokosnuss Zielwurf sozusagen. Nichts leichter als das, dachte sich unser „Segelkamrad“ Stefan und schmiss erst mal eine runde Zielwasser für alle.

Um 14 Uhr fuhren dann 8 Schiffsführer mit ihren bald kokosnusswerfenden Gallionsfiguren hinter der Seflan hinterher.

Am Mühlenberger Loch ließ Wolf dann endlich den Ring zu Wasser und es ging los mit unserem Zielschießen. Ganz gesittet reihten sich die SKO-Schiffe in einer Linie auf und ein Schiff nach dem anderen versuchte sein Glück. Dabei sprang manche Kokosnuss zurück und lernte schwimmen. Aber ordentlich wie die SKOer so sind, wurde jede Kokosnuss mit dem Kescher eingefangen und wir gaben erst Ruhe als alle Kokosnüsse sicher im Ring lagen. Am meisten Spaß hat es gemacht, die anderen Schiffscrews beim einbringen ihrer Kokosnüsse zu beobachten.

In Finkenwerder am Vereinshaus erwartete uns dann eine Beach-Terrasse mit Sonnenschirmen, Sonnenstühlen, Palmen und Badebecken für die Kleinen. Und noch reichlich Segelkameraden, die mit Bus, Bahn, Fähre oder Auto gekommen waren. **40 Teilnehmer insgesamt, nicht schlecht.** Blaue Bowle und Bier gab es zu Unmengen Grillgut mit viel Frucht, Black Tiger Shrimps und leckeren Salaten.

Es war mal wieder alles prima, wie wir es von Bettina gewohnt sind. Nur wer denn nun die perfekte Nuss geworfen hat, das muss uns das Punkte-Komitee wohl noch auf der Weihnachtsfeier verraten.

Bis dahin, Tschüssi

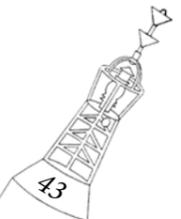
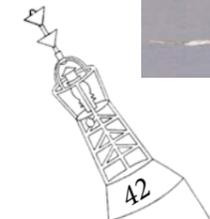
Ein Kokosnusswerfer





🍹 🍹 🍹 🍹 🍹 Das Kokosmuswerfen 🍹 🍹 🍹 🍹 🍹





Großes Dankeschön!

An all die fleißigen Berichteschreiber. Ohne euch wäre der Peyser Bulle nicht so schön mit Leben gefüllt. Deshalb ist es wichtig, dass auch weiterhin Berichte geschrieben werden. Das Thema ist ganz egal, über Sehnsüchte, Träume, Ängste, Hoffnungen oder einfach mal auf etwas Aufmerksam machen. Geschichten gibt es überall, man muss sie nur erzählen.

Aufruf: Eure Lieblingshäfen im Sommerurlaub

Wie bereits im letzten Peyser angekündigt brauchen wir eure Lieblingshäfen. Geplant ist eine Sonderausgabe vom Peyser Bullen, wo es nur darum geht, welche Häfen man unbedingt besucht haben sollte und warum. Doch keine Angst, das ganze ist nicht schwer. Alles was wir brauchen ist ein Foto vom Hafen, den Namen und einige Informationen, sowie eine Bewertung (1-5 Sterne).

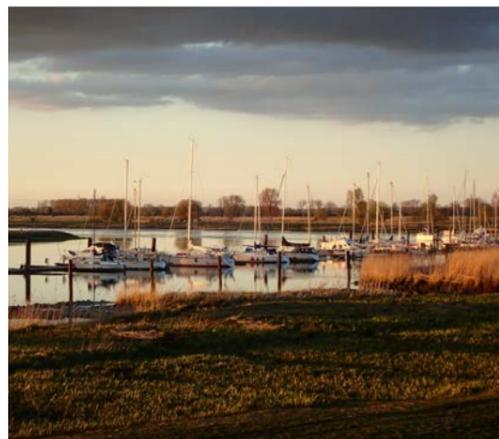
Anhand des folgenden Musters könnt ihr eure Lieblingshäfen zusammenstellen und die Redaktion baut ein tolles

Extra Heft daraus, wo sich jeder inspirieren lassen kann. Zusätzlich kann jeder in dem hier beigelegtem Heft all die Informationen bequem während des Urlaubes zusammentragen und im Oktober 2018 der Peyser Redaktion (Anna Schürger direkt oder jemand anderen aus der Familie Schürger oder Ricklefs) geben.

Wir hoffen auf fleißige Teilnahme und wünschen viel Spaß!

Beispiel:

Hafen: Störloch
Ort: Schleswig-Holstein, an der Elbe



Gesamtwertung ★★★★★

- Liegeplätze für kleine und große Boote ★★★★★
bei Flut max. 2,50 Tiefgang
- Toiletten veraltet ★★☆☆☆
- Duschen veraltet ★★☆☆☆
- Hygiene OK ★★★★★
- Zustand alt, aber wird Restauriert ★★★★★
- Hafenmeister freundlich ★★★★★
- Einkaufen Gemüseladen in 1,5 km Entfernung ★★★★★
- Kinderfreundlich kleiner Spielplatz ★★★★★
- Restaurants hinterm Deich, deutsche Küche, freundliches Personal
- Besonderheiten mitten in der Natur, Grillplätze
- Sonstiges friedlich, ruhig, Grill muss mitgebracht werden
- Eigene Meinung Uns liegt der Hafen sehr am Herzen, da man hier jederzeit gut grillen und die Ruhe genießen kann, auch wenn er schon so alt und nicht modern ist, er hat seinen Charme

Impressum:
Segelkameradschaft Ost e.V.
Rüschweg 32,
21129 Hamburg

Redaktion „Peyser Bulle“:
Anna Schürger
Telefon: 0151 68 40 58 49
E-Mail: anna_schuerger@hotmail.com

www.sko-segeln.de

