

# Die Wurzel

## Rundschreiben

Die VdHSSB ist Mitglied im deutschen Seglerverband

Ausgabe 02 / 2003

Liebe Vereinskameraden und Segelfreunde,

ohne unken zu wollen – aber das Saisonende naht doch mit Riesenschritten. Viele von euch sind sicher schon wieder aus dem Urlaub zurück. Allen „Zurückgekommenen“ ein herzliches *Willkommen daheim!*

Wenn ihr „auf Tour“ wart, mobilisiert doch euer schriftstellerisches Talent und schickt uns eure Fahrtenberichte – Dank an Beate und Sylvia, die in diesem Heft ihre Erinnerungen mit uns teilen!

Pfingst- und Feierabendregatta wurden bestritten – die Auswertung findet ihr in diesem Heft. Ein Wort zur Pfingsregatta, unserer Traditionsveranstaltung! Wie die Vereinsannalen berichten, fand sie erstmals im Jahre 1985 statt. In guten Zeiten starteten Schiffe, in zweistelliger Anzahl aus Heiligenhafen. Dieses Jahr war die Tendenz der Teilnehmerzahl, wie in den letzten paar Jahren, stagnierend bzw. fallend. Es fanden sich noch gerademal 4 Skipper bereit ein Schiff zu chartern. Die Gründe für die Ermüdung mögen vielfältiger Natur sein - vielleicht erschien manchem der diesjährige Rund-Fehmarn Kurs nicht (mehr) attraktiv genug?

Schön wäre es im nächsten Jahr (30 Jahre VdHSSB!) wieder mehr Schiffe an der Starttonne zu sehen - gerne würden wir von euch Vorschläge, wo es hingehen soll, entgegennehmen.

Ganz besonders möchte ich, an dieser Stelle, auf unser diesjähriges, am Freitag, den 19.09.2003 stattfindendes, Sommerfest hinweisen. Da es ein Buffet geben wird, ist eine verbindliche Anmeldung erforderlich. Einzelheiten entnehmt bitte der Einladung in diesem Heft.

In der Hoffnung Euch zahlreich auf dem Sommerfest treffen zu können!

*Euer Bernhard*



*Unser diesjähriges Sommerfest findet auf dem Restaurantschiff „Alte Liebe, Hafelchausse 107“ statt – u.A.w.g.*

### Die nächsten Termine

Was?	Wann?	Wo?
Vereinstreffen	04.09.03	Dionysos
Sommerfest	19.09.03	„Alte Liebe“

### Inhaltsverzeichnis

Regatten.....	2
Regatta-Ergebnisse 2003:.....	2
Fahrtenberichte.....	4
Fahrtenbericht der Segelreise von SY ORCA durch den Götakanal.....	4
Ostern 2002 rund Fünen.....	12
Fort- und Weiterbildungsangebot.....	16
Einladung zum Sommerfest.....	17
Das schwarze Brett.....	18
Besondere Geburtstage.....	19
Bordjargon.....	19
Der Mann am Roor.....	19
Die letzte Seite.....	20
Adressliste VdHSSB e.V.....	20

# Regatten

## **Regatta-Ergebnisse 2003:**

### **Pfingstregatta 2003**

Auch in diesem Jahr, in dem turnusgemäß "Rund Fehmarn" auf dem Programm stand, traf sich wieder der "harte Kern" der Pfingstsegler, um bei hervorragendem Wetter die bekannten Regattastrecken abzusegeln: am Samstag den Dreieckskurs vor Heiligenhafen, am Sonntag "rechts herum" um Fehmarn. Das offizielle Programm wurde mit einem gemeinsamen Abendessen mit anschließender Siegerehrung in der "Tonne 21" in Burgtiefe beendet.

Die Ergebnisliste der Regatta 2003 zeigt, dass sich wieder ein neuer Name auf unserer "Wanderlaterne" verewigen kann:

Platz	Name des Schiffes	Schiffstyp	Yardstick	Skipper	Einzelwettfahrten / Punkte (Sonntag doppelt gewichtet)	
					SA	SO
1	SANSIBAR	GibSea 442	97	Holger Plaasche	1	2
2	FORTUNA	Bavaria 37	103	Stephan Schultze	4	4
3	SAMANA	GibSea 126	102	K.-H. Bingen	3	6
4	LuX	X-412	87	Uli Michalowski	2	8

Auf allgemeinen Wunsch wurde für den Rest der Woche ein gemeinsames Flottillensegeln organisiert. Wegen Starkwind am Pfingstmontag musste jedoch gleich zu Beginn umdisponiert werden, da sich die Mehrzahl aller Teilnehmer für einen Hafentag entschied.

Am Dienstag wurden dann wieder Segel gesetzt zum Schlag Richtung Wismar. Abends trafen sich alle vier Schiffe im Hafen von Kirchdorf/Poel. Leider musste ein Teilnehmer dort wegen eines Schadens am Schiff zurückbleiben.

Die übrigen drei machten sich am Mittwoch auf, um den neuen Yachthafen von Kühlungsborn in Augenschein zu nehmen. Dort existierte zwar eine schöne, große, neue Steinmole rund um das geplante Hafenbecken, jedoch nur ein einzelner Steg, an dem man im Päckchen liegen konnte. Die übrigen Stege und die geplanten Boxen waren noch "in Arbeit", auch die Sanitäreinrichtungen fristeten noch ein "Container-Dasein".

Um zum Ende der Woche keinen Stress aufkommen zu lassen, wurde beschlossen, von Kühlungsborn direkt nach Burg zurückzusegeln. Leider schief am Nachmittag der Wind ein, so dass sich die Ankunft der drei Boote doch sehr weit auseinander zog: während es der erste gerade noch so eben vor der ganz großen Flaute in den Hafen schaffte, konnte der letzte bequem unterwegs kochen und essen und kam dann zum abendlichen Bier erst nach Burgtiefe. Mit einer "Bordparty" wurde hier eine gelungene Segelwoche beendet.

Da auch beim Flottillensegeln der sportliche Wettstreit nicht zu kurz kommen sollte, wurden auch hier die gesegelten Zeiten ausgewertet, wobei sich eine sicherlich einmalige Konstellation ergab: Nach der Punkteverteilung der drei Wettfahrten stellte sich heraus, dass die drei in Burgtiefe versammelten Schiffe alle die gleiche Punktzahl ersegelt hatten, so dass alle als Sieger die Heimreise antreten konnten.

## Feierabend-Regatta 25. - 27. Juni 2003

Trotz der Sturmböen am 23. Juni mit etlichen umgestürzten Bäumen an der Havelchaussee starteten am Mittwoch insgesamt 16 Boote zur Feierabend-Regatta, um auf dem altbewährten Gebiet der Havel zwischen Alter Liebe und Villa Lem die drei vorgesehenen Wettfahrten zu bestreiten. Während am Mittwoch bei NW 3-4 "links herum" gesegelt werden konnte, musste am Donnerstag und Freitag bei nordöstlichen Winden die Regattabahn "rechts herum" ausgelegt werden. Dank frischer und durchstehender Winde kam es zu spannenden Zweikämpfen und Zieldurchgängen nahezu im Sekundentakt.

Die Siegerehrung fand am Freitag nach der letzten Wettfahrt bei einem gemütlichen Grillabend auf dem Gelände der VWG statt. Dort konnten auch die Regattaerlebnisse und –ergebnisse nochmals ausführlich diskutiert werden. Der VWG gebührt auch unser besonderer Dank für die freundliche Bewirtung an den ersten beiden Wettfahrt-Abenden.

Hier die diesjährige Ergebnisliste:

Platz	Segelzeichen / Name des Schiffs	Schiffstyp	Steuermann	Einzelwettfahrten / Punkte		
				Mi	Do	Fr
1	G 465 / Re	Int. Folkeboot	Wolfgang Herfurt	1	1	3
2	G 2396 / Inkus	Sailhorse	Inken Greisner	2	2	7
3	G 2397 / Phoenix	Sailhorse	Norgat Hauke	4	3	4
4	GER 34 / Tümmeler	H-Boot	Horst Burchardt	7	4	6
5	VA 5 / Taipan	Varianta	Bernd Kupke	10	7	1
6	V 14 / Pinguin	50 m <sup>2</sup> Kreuzer	Michael Schmid	3	10	5
7	G 21 / Jux	Ran	Dr. J.-E. Rollenhagen	12	6	2
8	G 42 / Velifera	Monas	Wilhelm Lang	9	5	8
9	G 1212 / Dusi	Sailhorse	Detlef Dusowski	6	8	11
10	415 / LaBelle	Duetta 86 LS	Stephan Schultze	5	13	13
11	1558 / Kabrin	45er nat. Kreuzer	Harald Fischer	8	11	12
12	39828 / Kea	420er	Helmut Sauereißig	14	9	9
13	Min Soet	Raja	Günther Thorwest	11	12	10
14	G 565 / Lucifer	Dufour 1800CS	Dirk Sonnabend	15	14	14
15	1019 / Kalimera	Delanta 75	Achim Brüggemann	13	DNS	DNS
16	GER 2504 / Zottel	Sailhorse	Martin Pichura	DNF	DNS	DNS

Die Wertung erfolgte nach dem Low Point System.

## Fahrtenberichte

Helmut Bratke

### ***Fahrtenbericht der Segelreise von SY ORCA durch den Götakanal***

Vom 13. Juli bis zum 25. August 2002 wurden 968 sm zurückgelegt, davon 428 sm unter Motor.

Schiffstyp: Dehler 370  
Baujahr 1983  
Yanmar 3 HM 35 PS  
L: 11,40 m B: 3,45 m T: 1,65 m

#### Nautische Literatur:

Hafenhandbuch Ostsee Bd I und II  
Yachtpilote  
Sportschifffahrtskarten Ostsee NV  
Schwedische Sportbootkarten:  
Ostkusten C 2002  
Sydostkusten F 2002  
Vänern E 2002  
Västskusten B 2001  
Schwed. Seekarte 121 Vättern 2002  
Naut. Publications Göta & Trollhättekanal Stand 1999  
Seglarhamneren i Vänern  
Wilfried Erdmann: Ostseeblicke  
Gerti und Harm Claußen: Rund Schweden uvm

Wetterbericht hörten wir über DP 07, DLR, DLF (auf KW und LW) und Radio Stockholm Wertvolle Hinweise fanden wir auch im www, unter anderem unter sjofartsverket.se

#### Schiffsführer:

Manfred Harnisch

#### Crew:

Beate Lembke

Christiane Ehrig

Olaf Ziemann

Anne Harnisch

Lutz Gädke



Die erste lange Reise mit dem eigenen Schiff führt uns nach Schweden. Manfred und Beate reisen Donnerstag mit dem Zug an und läuten den Urlaub mit Sekt ein. Freitag werden Einkäufe erledigt, geputzt,

Fender aufgepumpt. Gegen Abend verholen wir uns an die Mole, denn Olaf und Christiane haben neben ihrem Gepäck den Proviant im Auto, der schon in Berlin bei Metro und Jacques' Weindepot gekauft wurde. Was sich da alles am Kai auftürmt. Selbst Flossen und Schnorchel. Die Flaneure staunen nicht schlecht. Abends treffen wir Uwe Kelm mit Tochter Lina und einem Freund, und plauschen lange.



Sonnabend, 13. Juli 02

Wir starten bei schönem Wetter und E 4 in *Stralsund*. In Rauschfahrt geht es die Vierendehlrinne entlang und um den Dornbusch. Wind und Welle nehmen zu, wir segeln unter 2fach gerefftem Groß und Fock 2 sehr hoch am Wind. Eigentlich wollen wir ohne Stop nach Mem, um möglichst viel Zeit im Götakanal und auf den Seen zu haben. In Mem, südlich von Stockholm, beginnt die Wasserstraße, Schwedens Blaues Band. Doch inzwischen hat der Wind auf NE gedreht, genau unser Kurs. Christiane hat sich mit Scopoderm hinterm Ohr in die Koje zurück-gezogen, Beate und Manfred opfern Neptun und die Nachtwachen sind anstrengend. So entschließen wir uns zu einem Halt auf Bornholm und liegen nach 24 Stunden und einem Etmal von 117 sm fest im Hafen von *Hasle*. Natürlich sind keine Dänenkronen an Bord, aber der Hafenmeister nimmt Euro und kassiert 20,-davon. Bei einem Spaziergang entdecken wir eine alte Räuherei und versorgen uns mit Fisch. Trotzdem gibt es bei uns zum Abendessen: Schweinefilet, Brokkoli und Sauce Hollandaise. Olaf hat nämlich 1 Liter S.H. gekauft, eine Anregung von Chefkoch Didi aus dem Dorint Hotel in Stralsund.

Als wir am nächsten morgen ablegen ist die See ruhiger und die Seekrankheit vorbei. Der Wind aus NE flaut ab, so dass wir ab und zu motoren. Olaf und

Christiane wachen von 23 bis 3 Uhr, Manfred und Beate von 3 bis 7 Uhr.

Dienstag passieren wir den Kalmarsund. Beim ersten Angerversuch fängt Manfred den Windgenerator. Drum gibt es wieder mal Sauce Hollandaise, mit Fleischbällchen, Buttermöhrchen, Pellkartoffeln und Obstsalat.

Wunderbarer Sonnenaufgang am Mittwochmorgen. Wir wollen in Ruhe frühstücken und stoppen den Motor, die *Genua* zieht kaum. Ein Seehund begrüßt uns und beäugt uns neugierig.

Mit Beginn der Einfahrt zum *Gryt skärgård* wird die Navigation für uns Schärenneulinge aufregend. Christiane hakt sorgfältig jede Bake, Tonne und markierte Felsenase in der Seekarte ab. Superwetter! Die Sonne brennt, wir ziehen zum UV-Schutz lange Hosen an und setzen das Sonnensegel. Nach einer Badepause merken wir zum Glück rechtzeitig, dass auf dem eingeschlagenen Weg ein Brücke mit nur 15 m Höhe den Weg versperrt. Stattdessen fahren wir weiter auf der Schärenautobahn und als besondere Einlage ein „Kameratasche über Bord“ Manöver. Nach 3 Tagen auf See erreichen wir *Mem*.



Donnerstag, 18. Juli

Im Kanalbüro bezahlen wir die avgift: 3300 Kronen. Dafür ist jeder Hafen zwischen Mem und Sjötorp für Kanalfahrer 5 Tage kostenfrei.

Wir bekommen eine schriftliche Kurzanweisung zum Schleusenvorgang und versuchen trotzdem, beim ersten Mal die Vorleine von Hand zu bedienen. Die Seebären unterschätzen jedoch die Kraft des einströmenden Wassers. Olaf kann das Schiff kaum halten, so dass auch wir nun, wie empfohlen, die Vorleine durch

einen Block am Bug führen und über die Cockpitwisch dichtholen. Die Achterleine ist möglichst senkrecht und straff am Schleusenkai fest. Unsere erste Kanaletappe endet in *Söderköping*. Hier kommt zum ersten Mal der geliebte Bojenhaken von SY Emage zum Einsatz (herzlichen Dank an Karin und Manfred). Wir lassen uns auch durch den Regen einen Rundgang durch die im 13. Jahrhundert als Lübecker Handelskolonie gegründete Stadt nicht vermiesen.

Anschließend nehmen wir eine Eisverkostung im Ölzeug vor: es schmeckt vorzüglich. Am Abend wird Doppelkopf gelehrt.

Frühsport am Freitag morgen. Wir erklimmen den 76 m hohen Berg und haben eine schöne Aussicht auf *Söderköping* und Umgebung. Erst nachmittags fängt es wieder an zu regnen. Nach zehn Schleusen fällt der Anker im *Roxen*. Wir genießen die schöne Abendstimmung mit „dampfenden“ Wiesen und Sauce Hollandaise zum 3.

Vor der Schleusentreppe von *Berg* müssen wir 1 Stunde warten, können aber die 7 Carl Johan Schleusen schon mal zu Fuß aufsteigen und das Procedere ansehen. Wir treideln von Schleusenkammer zu Schleusenkammer 18,8 m aufwärts und erleben ziemlich aufregendes Wildwasserfahren.



Am Nachmittag wollen wir mit Rädern einen Ausflug unternehmen. Eines ist an Bord, 2 werden uns freundlicherweise von SY Arielle geliehen, das vierte leihen wir für 60 kr. Auf geht's Richtung Stjärntorp zur Schloßruine und zur Schlucht mit Riesenfarnen und (Riesen)Mücken. Deren juckende Stiche werden beim Bad im *Roxen* wohltuend gekühlt. Auf dem Rückweg haben wir eine Reifenpanne, natürlich mit Arielles

Rad, und müssen zurück schieben. Es gibt hier keinen Fahrradladen, drum tauschen wir den kaputten Mantel gegen den unsrigen. SY Arielle ist eine nette Schleusenbekanntschaft aus Warnemünde und mit ihren ca. 8 m Länge ein Raumwunder. Skipper Peter ist mit 2 Jugendlichen unterwegs und hat u.a. 3 Klappräder, etliche Kisten Bier, Laptop....an Bord.

Auf unserer nächsten Etappe begegnet uns MS Diana, eines der alten Passagierschiffe, auch bekannt durch die Ermittlungen des Kommissar Beck in „Die Tote im Götakanal“. Wir haben sogar 2 Exemplare des Buches an Bord, auf ORCA Pflichtlektüre. Als besonderes Vorkommnis ist im Logbuch noch eine Vollbremsung kurz vor einer engen Durchfahrt vermerkt, provoziert durch ein Motorboot, das uns bei (für uns) grünem Signal entgegen kommt. Wir machen fest vor der *Rollbrücke-Sjöbacka* denn der Kanalbetrieb ruht von 18 – 9 Uhr.

Rollbrücken, Klappbrücken und Drehbrücken sind überwiegend ferngesteuert und videoüberwacht.

Vorbei geht es am schönen Pavillon des Herrenhauses Västanå und dem berühmten Göta Hotell in Borenberg. Auf dem Boren gewittert es, und der Regen prasselt. Zum Glück strömt der Regen nicht in Konkurrenz zum Schleusenwasser der 7-stufigen Treppe von Borensult.



In *Motala* ist Hafentag. Ein Besuch im Kanalmuseum ist lohnenswert. Spätestens hier erfährt man etwas über den Konstrukteur Baltzar von Platen. Sein Motto war: „Du kannst, was du willst. Und wenn du sagst, dass du nichts kannst, dann willst du nichts“. Der schwedische Oberst, 1766 in Pommern geboren, bezog sein Wissen aus der Mitwirkung am Bau des Eiderkanals, dessen Abmessungen man anhand der

Größe von 10000 Schiffen ermittelt hatte. Zur Seite stand ihm der Schotte Thomas Telford, der Erbauer des Caledonien Kanals. Die Aushubarbeiten wurden größtenteils von Soldaten geleistet. 58000 Mann bewegten in 23 Jahren 8 Mio. Kubikmeter Erdmasse in Handarbeit. 12 Stunden täglich wurde gearbeitet, von 5-21 Uhr mit Mittagspause. Die Kanalgesellschaft organisierte Verpflegung, Branntwein und Gottesdienste. 1832, von Platen starb zwei Jahre zuvor, wurde das Blaue Band von König Karl XIV. Johan auf der Yacht „Esplendian“ eingeweiht. Der alte Treidelpfad wurde inzwischen zu einen Fahrradweg umgewandelt. Hier stehen noch die nummerierten Ellensteine, nach denen einst das Kilometergeld für die Treidelpfade berechnet wurde (1000 Ellen = 594 m). Ein weiteres highlight für uns ist Lakritzeis. Überhaupt ist die Versorgung mit Lakritz unproblematisch, während H-Milch so gut wie nicht zu bekommen ist.

Abends bläst der Wind mit SW 6-7, das Wasser des Vättern spritzt über die Mole. Wir bringen wegen des Schwells zusätzliche Leinen aus und setzen Ruckdämpfer ein, einer kann leider nicht schwimmen. Am nächsten Morgen liegt die Mole voller Seetang. Der Wind ist abgeflaut, weht aber aus S, und da wollen wir hin.

Vadstena, von der heiligen Brigitta 1346 gegründet, ist unser Ziel. Eine Besonderheit ist hier der Liegeplatz direkt im Schlossgraben des von Gustav Vasa erbauten Schlosses. Eindrucksvoll ist die Klosterkirche, und auch das Städtchen hat Atmosphäre mit den vielen gut erhaltenen Bürgerhäusern im mittelalterlichen Stil.

Wir queren den Vättersee. Der 130 km lange Vättern ist der zweitgrößte See Schwedens und mit 128 m einer der tiefsten. Das Wasser ist unheimlich klar und lädt zum Bade, ist aber sehr kalt. An der weithin sichtbaren Festung Karlsborgs fahren wir stolz vorbei bis *Forsvik*. Ein freundlicher Nachbar spendet Grillkohle und Anzünder, wir grillen beschaulich auf einer Schäre. Nach dem Angelausflug präsentiert Olaf seinen Fang: Reuse mit Krebs. Auch nachts können wir Krebse mit der Taschenlampe auf den Steinen am Ufer beobachten. Und die mit Schinken gespickte Reuse hat wieder einen Flußkrebse angelockt. Ob es derselbe ist?

Vor der Weiterfahrt nach *Tåtorp* besichtigen wir noch das sehenswerte Industriemuseum mit Gießerei. Viele interessante schwarz-weiß Fotos aus der schwedischen Industriegeschichte spiegeln anschaulich das Leben der Kanalarbeiter und ihrer Familien wieder.

In den engen in den Felsen gesprengten Passagen des Billströmen und Spetsnäskanalen ist das Befahren nur im Einbahnverkehr möglich, daher müssen an unübersichtlichen Stellen Schallsignale gegeben werden.



Bei Lanthöjden markiert ein Obelisk die höchste Stelle (92 m) des Kanalsystems. Von nun an geht's abwärts.



Im Viken sind Reste von alten Treidelmauern rechts und links des Fahrwassers zu sehen, eine reizvolle Etappe.

In *Töreboda* ist Crewwechsel. Am Sonnabend, den 27. Juli, bringen wir Christiane und Olaf zum Zug. Wir nutzen die Zeit für kleinere Reparaturen, zum Waschen und Einkaufen und polieren das Gelcoat. Eine Fahrt mit „Lina“, Schwedens kleinster Fähre, lassen wir uns jedoch nicht nehmen. „Lina“ wird von Hand gezogen und nimmt nur Fahrräder und Fußgänger mit.

Montag vormittag kommen Anne und Lutz an Bord, sie begleiten uns die nächsten 14 Tage. Für Lutz ist es ein Experiment, denn er kennt weder uns, noch war er je auf einem Segelboot.

Das abwärts Schleusen ist auch mit nicht eingespielter Crew problemlos. Eine schwarze Wasserschlange schlängelt durch das trübe Kanalwasser. In *Sjötorp* nehmen wir bei Ausfahrt aus der letzten Schleuse mit Mundharmonikaspiel Abschied vom Götakanal. 190 km und 58 Schleusen liegen hinter uns.

Nun lockt der Vänerseer, ein riesiges Süßwassermeer, drittgrößter See Europas und 10mal größer als der Bodensee. Ca. 22000 Inseln und Inselchen bilden die größte Binnenschärenlandschaft Europas. Felchen (Sik), Saibling (Röding) und Lachs sind nur einige der Fischarten, die hier vertreten sind und z.B. geräuchert ganz prima schmecken.

Wir segeln!! Richtung Süden, vorbei an Mariestad und ankern südlich von Hovden. Endlich kommt auch das Dinghi zum Einsatz, wir baden und umwandern eine kleine Schäre. Doch der Wind dreht, wir liegen auf Legerwall und suchen einen anderen Ankerplatz: *Lindökroken*.

Anne verlangt eine Piep-Einweisung. Und sie hat recht. GPS mit Wegepunkten und Ankeralarm, Echolot, Handy mit SMS und Anruf, Wecker, alles piept munter durcheinander.

Wir hören regelmäßig den UKW Wetterbericht von Radio Stockholm und können inzwischen die Windvorhersage in m/s ganz gut verstehen. Aber wer oder was ist Oskar??? „Risk for oska.“ Wir schlagen im Wörterbuch verschiedene Schreibweisen nach und finden endlich åska = Gewitter.

Heute regnet es. Gemütlich sitzen wir im Salon, hören

ganz passend dazu „Das Wüten der ganzen Welt“ und malen Elche. Nachmittags erkunden wir die Insel Hovden, ein Naturreservat. Uns begeistert die Vegetation, die verschiedenen Moose. Blutweiderich wächst in Gesteinsritzen und leuchtet violett vor grauem Hintergrund. Wir sammeln Pfifferlinge und Blaubeeren satt.

Erst am nächsten Abend geht es Anker auf nach *Djurö Malbergshamn*, eine tiefe Bucht an der Nordwestseite ist sehr eng. Es liegen schon vier Schiffe dort, deren Besatzung froh ist, daß wir uns nicht dazwischen drängeln. Stattdessen ankern wir etwas weiter südlich in Åranshamn zwischen den Felsen. Es wird eine unruhige Nacht mit wenig Schlaf. Ab 23 Uhr blitzt und donnert es ringsherum, erst um 2:00 ist der Spuk vorüber. Dafür rollen wir vor Anker in einer Querdünung.

Ein schöner Segeltag bei ENE 5-6 belohnt uns. Wir wollen nach *Mariestad*. Der bewaldete Tafelberg Kinnekulle ist eine weithin sichtbare Landmarke. Der Tag endet aufregend. Beim Gegenanmotoren im engen Schärenfahrwasser kurz vor Mariestad setzt der Motor aus. Wir ankern in der Fahrrinne und versuchen die Ursache zu finden. Der Motor springt wieder an, aber schon nach ein paar Minuten das gleiche Spiel. 100m Motoren, Ankern... Der Versuch unter Segel gegen den Wind vorwärts zu kommen schlägt fehl. Dann übernimmt die schwedische Yacht Figaro III unsere Leine und schleppt uns in den Hafen. Eine Flasche Aquavit zum Dank zaubert strahlende Gesichter hervor.

Es ist Freitagabend, aber trotzdem kann uns der hilfsbereite, junge Mann im tourist office weiterhelfen. Wenig später kommt Roger an Bord. Er wartet und repariert bei der örtlichen Feuerwehr die Motoren. Trotz Sprachschwierigkeiten lokalisiert er nach kurzer Zeit die Fehlerursache. Es ist die Dieselpumpe, die nicht mehr genug Saugleistung hat. Wir bestellen über den Segelladen bei Yanmar in Stockholm eine neue Pumpe und versuchen das Beste aus diesem Zwangsaufenthalt zu machen.

Zum Beispiel mit einer Fahrradtour nach Lugnås Minnesfjäll, einem Mühlsteinbruch. Alle Nase lang „müssen“ wir halten, weil irgend jemand Pfifferlinge sieht.



In der Domkirche hören wir ein Konzert für Mandoline, Gitarre und Cello. Auch die Altstadt mit Holzhäusern aus dem 18. Jahrh. ist hübsch.

Das Dampferlicht wird repariert, Manfred und Beate reinigen den Dieseltank. Dazu müssen erst einmal 90 l Treibstoff abgepumpt werden, Pumpe und große Kanister bekommen wir von der Feuerwehr geliehen.

Am Mittwoch ist die Pumpe endlich da. Nach ihrem Einbau und einem Probelauf des Motors legen wir nachmittags noch ab und ankern bei Lindökroken. Doch wir wollen mehr vom Vänern sehen und segeln Richtung NW durch Eskilsäten skärgård, wunderschön. Unterwegs zum Lurö skärgård beobachten wir einen Fischadler. Unser Gästhamn ist Stenstaka auf Husön. Wie-der begeistert uns die Vegetation, das Farbenspiel von Schilf, Heide, Steinen und Wasser.



In der Nacht bringen wir mit dem Dinghi den Heckanker aus, denn der Wind hat aufgefrischt und gedreht. Es steht starker Schwell, der uns auf die kleineren Nachbarn drückt.

Die Einfahrt nach Ekens skärgård ist von Nord kommend nicht leicht zu finden, zumal eine Tonne fehlt. Aber eine schwedische Yacht leitet uns. Nach einer

abenteuerlichen Fahrt durch das sehr schmale und verwinkelte Fahrwasser locken uns in *Spiken* viele Räuhereien.

Hier verlassen uns Anne und Lutz, der beteuert, auch ihm hätte es Spaß gemacht. Und noch am gleichen Abend begrüßen wir Helli, der das letzte Stück mit dem Taxi aus Lidköping anreist.

Beim Sundowner im Cockpit schallen aus dem Kro Jazzklänge herüber.

Unser Sonntagsausflug zu Land führt nach Schloss Läckö u.a. durch herrliche Kornblumenfelder. Durch reizvolle Schärenfelder segeln wir zum nächsten ausgewiesenen! Ankerplatz zwischen den Inseln Alsön und Lindön. Die Überraschung am nächsten morgen: wir sitzen auf steinigem Grund fest und kommen auch durch starkes Krängen nicht allein frei. Aber glücklicherweise bekommen wir Hilfe von Schweden mit stark motorisiertem Schlauchboot. Auch sie sind perplex über die Steine und müssen der Sache erst einmal „auf den Grund gehen“. Wir segeln unter grauem Himmel bei W 4 nach *Vänersborg*. Kurz vor dem Hafen hören wir starke Geräusche der Welle und sind um 20:30 fest am hafeneigenen Grundgeschirr. Die Achterleine, die zum Grundgeschirr führt, ist an einem Ring am Kai belegt und wird beim Festmachen von dort nach achtern geführt.

Ein Tauchgang am Morgen ergibt: keine sichtbaren Schäden durch die Grundberührung. Bei der Inspektion des Motorraumes ist die Ursache der Geräusche schnell gefunden, die Flanschschrauben der flexiblen Wellenkupplung am Getriebe hatten sich gelockert.

Die Umgebung von Vänersborg gilt als elchreichste Gegend der Welt und ist seit dem 16. Jahrh. königliches Jagdrevier. Das Touristenbüro bietet eine Elchsafari mit Elchgarantie an. Wir sichten trotzdem keinen, obwohl alle angestrengt in der Dämmerung Ausschau halten. (Jeder Baumstumpf wird zum Elch.) Aber wir haben im Abendlicht eine schöne Fahrt auf dem Hunneberg.

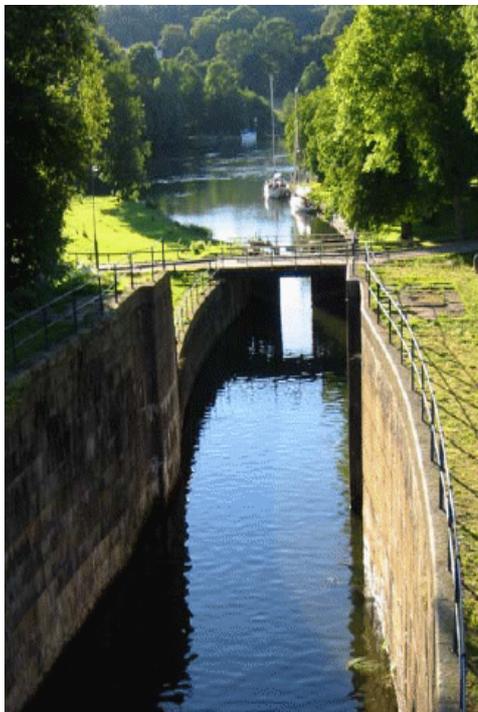
In Vänersborg beginnt der gebührenpflichtige Trollhätte Kanal. Er folgt größtenteils dem natürlichen Flussbett des Göta Älv und ist 85 km lang. Mit 6 Schleusen wird der Höhenunterschied von 44 m über-

wunden.



Die Westseiten der Schleusen haben keine glatten Wände und sind für Sportboote ungeeignet. Der Kanal hat immer noch eine große Bedeutung für den Frachtverkehr zum Vänern.

Auf dem Weg nach Trollhättan nehmen wir eine schwedische Yacht in Schlepp, deren Motor streikt. Auf VHF Kanal 9, dort läuft der Funkverkehr mit Brücken und Schleusen, kündigen wir unser Kommen im „Doppelpack“ an und können ohne Halt durchfahren.



In Trollhättan lassen wir uns das Spektakel der 32 m hohen Wasserfälle nicht entgehen und finden abends einen besonders schönen und kostenlosen Liegeplatz in parkartiger Umgebung *Åkersvass*, am Fuße der alten Schleusenanlagen.

Limitierender Faktor auf der nächsten Etappe ist Jordfall Klaffbro, die wegen Bauarbeiten nicht öffnet. Dies erweist sich aber als Glücksfall. Erstens liegen wir gut an einem kleinen Steg südlich der Festung Bohus *Kungälv*.

Zweitens laufen wir anderntags schon um 9 Uhr in *Göteborg* ein, der 2. größten Stadt Schwedens, und machen fest in Lilla Bommen. Ein teurer, trotzdem sehr beehrter Liegeplatz im Zentrum, unmittelbar bei der Viermastbark Viking. Aber viele Schiffe laufen jetzt aus. Beim Erkunden der Stadt hören wir plötzlich die Klänge von „Bolero“. Die Göteborger Philharmoniker proben auf dem Platz vor der Kunsthalle. Hier gefällt uns besonders die Sonderausstellung der Nordischen Koloristen. In den Saluhallen und der Feskekörka werden Spezialitäten verschiedenster Art angeboten. Auch in der Antikhallen-na gibt's viel zu stöbern. Einen schönen Blick hat man vom Utkiken.

Sonnabend mittag legen wir ab und segeln bis nach *Lerkil*, einem großen Hafen ohne Atmosphäre. Hier können wir morgens sogar DP 07 auf UKW empfangen. Bei schwachem Wind sind wir von Lerkil nach *Träslövslage* 10 Stunden unterwegs. Auch die nächste Strecke nach *Gilleleje* ist mit 65 sm ziemlich lang.



Zwischen Helsingør und Helsingborg ist trotz Brücke immer noch reger Schiffsverkehr. Bei Wind und Strom gegenan kommen wir kaum vorwärts und beobachten mit Spannung 4 Fährer vor unserem Bug.

Von *Råå* geht's über *Rødvig* (58 sm) nach *Klintholm*. Die Windvorhersagen von 3-4 stimmen nicht. Zum Teil haben wir 6 Windstärken, in Boen 7 und probieren mal die Sturmfock aus.

Freitag, den 23.08. sind wir in *Vitte/Hiddensee* fest.

Helli verläßt uns am nächsten Tag.

Wir wollen die Reise gemütlich ausklingen lassen und fahren erst Sonntag nach *Stralsund*. Aber es wird noch mal spannend. Wieder hören wir das Rumpeln der Welle, diesmal beim Segeln, und ankern kurz vorm Ziel. Der Spannstift in der Wellenkupplung ist abgeschoren und die Welle hat sich aus der Kupplung herausgedreht.

Ohne Zinkanode vorm Wellenlager hätten wir die Welle und den Propeller verloren und ein 3 cm großes Leck im Schiff gehabt. Unter Segel laufen wir in den Heimathafen ein. Dort können wir mit Hilfe von Uli Hantel eine Notreparatur vornehmen und uns am nächsten Tag unter Motor in unsere Box verholen.

Ende gut, alles Gut?

## Ostern 2002 rund Fünen

Gründonnerstag habe ich oberpünktlich Feierabend gemacht, damit ich den Zug nach Kiel auch wirklich bekomme. Ich hatte mich gepäckmäßig auf eine mittlere Polar-Expedition eingestellt und bin mit Rucksack und Seesack zum Zug. Leider erst auf dem Weg zum Bahnhof und nicht noch zu Hause habe ich meine Freundin Barbara getroffen, die über Ostern nach Berlin kam und mein Bett ein paar Tage warm gehalten hat. Im Zug konnte ich dann gleichzeitig links den Sonnenuntergang und rechts den Aufgang des Vollmondes bewundern.

Mein Skipper Bernd von Sailaway, mit dem ich letzten Oktober in der Ägäis war, hat mich freundlicherweise am Kieler Bahnhof eingefangen und zur "Christine" nach Kiel-Düsterbrook gelotst.

Christine ist eine 39 Fuß bzw. 12,10 m lange Dehler-Yacht mit drei Doppelkojen. An Bord war Winfried am Lernen, weil er eine Woche Theorie-Törn mit



Bernd gefahren war und sich auf seine Prüfung am Samstag für den Sportküstenschifferschein vorbereitete.

Entgegen meinen Vermutungen erwachte ich Freitag früh nicht als Eiszapfen - ich hatte nachts noch nicht einmal gefroren - weil das Schiff über eine Dieselheizung nebst Elektroheizlüfter verfügt. Wir segelten mit einem Sightseeing-Abstecher zur Glockentonne gemütlich nach Kiel-Schilksee, wo Lukas, einer der nächsten Crew-Members bereits eine Woche auf einem anderen Schiff gesegelt war. Lukas hatte tatsächlich morgens manchmal Eis vom Decksluk gekratzt, damit das Tauwasser später nicht auf die Ratztüte, pardon, den Schlafsack, tropft. Seine Crew lud uns von der Christine ein, beim Alkoholreste-Vertilgen zu helfen, was wir nach altem Seemannsbrauch auch taten.

Am Samstag hat Winfried dennoch oder gerade deswegen seine Prüfung bestanden. Derweil hatte Bernd noch das Radar an der Christine angebracht, was mir die einzigartige Chance gab, meinen Horror vor Skippern, die im Bootsmannsstuhl mit einem Fall und per Elektrowinch am Mast hochgezogen werden, zu überwinden.

Genauer gesagt hatte ich keinen Horror vor dem Skipper an sich, sondern vor dessen Absturz mit anschließendem Rippenbruch, wie 1999 in der Ägäis passiert, als ich gerade mal wieder das Klo reparierte. Letztes Jahr beim Pfingsttörn hatte ich mich zu so einer Bootsmannsstuhl-Aktion lieber verdrückt, was sogar erfolgreich ohne Verletzungen endete. Diesmal stand ich also am Knöpfchen der Elektrowinch und dem darumgewickelten Fall. Vorher hatten wir noch ausbaldowert, wie denn die eine Schraube aufzugtauglich bereits am Schraubendreher befestigt werden kann, um einschraubfähig zu bleiben und dennoch nicht abzustürzen oder in den Eingeweiden des Radars verschütt zu gehen. Eigentlich war es ganz einfach: mensch befestige ein Stück Takelgarn mittels Webelinstek direkt unter dem Schraubenkopf, klemme die Spitze des Drehers in den Schraubenschlitz, halte das Takelgarn auf Spannung und fixiere es mit einem Klebestreifen am Griff des Schraubendrehers. Bernds Aufwärtsfahrt verlief ein wenig Go and Stop, damit ich weder Überläufer riskiere noch Bungee-Jumping meines Skippers, während ich die Lose aus dem Fall

hole. Bernd installierte erfolgreich das Radar, was bei mancher Diesigkeit der folgenden Tage sehr nützlich war, und landete wieder sachte und unversehrt auf dem Deck der Christine. Anschließend schmiedeten wir gemeinsam mit Lukas Pläne für das Ostersonntags-Menü. Die angepeilte Lammkeule müßte sich mangels anderer Behältnisse gut im größten Bord-Kochtopf schmoren lassen, denn der paßt gerade in den Backofen und hat abschraubbare Kunststoffgriffe.

Neben zwei stattlichen Keulchen leerten wir dann andere (Über-)Lebensmittel aus den Regalen eines Supermarktes und brachten sie mittels zwei Autos und Muskelkraft an Bord. Im Laufe des Tages trudelten die weiteren drei Mitsegler ein: Dieter, Marko und Jasper. Ich war ziemlich neugierig, wie es werden würde, in der Kombination von fünf Männern und einer Frau eine Woche an Bord zu sein. Wir teilten die Kojen so auf, daß jeweils zwei Männer sich

eine Doppelkoje teilen und Bernd und ich uns abwechseln, wer einzeln in der anderen Doppelkoje oder im Salon schläft. Bernd überließ mir den Vortritt für die Koje - was sich übrigens während des gesamten Törns nicht mehr änderte. Die Hintergründe für die Bemerkung eines Mitseglers: "Frau müßte man sein!" erschlossen sich mir trotz Nachfrage nicht so richtig. Wir liefen dann aus, um abends in Damp im Hafen zu liegen.

Ostersonntag: Nach dem Frühstück nahmen wir Kurs auf nach ... ja wohin eigentlich genau, wenn einerseits klar ist, daß manche Crewmitglieder ihre 300 sm Nachweis zur Prüfung brauchen und andererseits offensichtlich ist, daß es diverse Möglichkeiten geben kann, um zu diesem Zweck "rund Fyn" zu laufen. Woran ich mich erinnere ist mein Wunsch, mich dringend mit dem nach meiner bisherigen Erfahrung spiegelverkehrten Kompaß anzufreunden. Gegen 14:00 Uhr stand für mich im Vordergrund, die Lammkeulen möglichst vor Sonnenuntergang in einen verzehrbaren Zustand zu versetzen, der außerdem auch noch lecker sein sollte. Das Timing für das Spicken der Haxen mit fünf großen Knollen Knoblauch in Stifeln gelang ganz gut, im weiteren Verlauf die Zugabe von Zwiebeln, Möhren und Tomaten in die zukünftige Soße ebenfalls, jedoch hätte ich durchaus etwas eher an die kleinzuschnippelnden

Paprikaschoten denken können. Derweil wollten Pellkartoffeln gegart, abgekühlt und gepellt werden, um sich in gebackene Thymiankartoffeln vom Blech zu verwandeln, obwohl eigentlich gar kein Platz mehr im Ofen für ein Blech war. Zum Glück waren wir zu sechst an Bord, um im Delegationsverfahren beispielsweise die am liebevollsten und behutsamsten gepellten Kartoffeln der Welt zu bekommen. Daß ich mich eigentlich nur für ein Sechstel der

Kombüse für den gesamten Törn zuständig empfunden habe, läßt sich beim nächsten Mal vielleicht klarer verklickern. Jedenfalls wurde das Essen gar nicht so übel genießbar, und umschichtiges Futtern - irgendwer mußte schließlich Ruder und Ausguck gehen -

war kein Problem. Bis zum Dessert in Form von mit Honig in Butter gebratener Banane und mit einem winzigen Schneebesen von Hand gequirelter Schlag- sahnne wurde eine kollektive

Verdauungspause eingelegt. Gegen Mitternacht hatte ich Lust, mal wieder ans Ruder zu gehen. Außer zu Zigarettenpausen war ich nicht mehr an Deck gewesen. Die Situation hatte sich deutlich verändert, insbesondere war es recht diesig, an Stb lag nahezu undefinierbar dichtes Land bei geringer Wassertiefe, der Wind war schwach und ich fuhr eine unergründliche Patenthalse nach der anderen. Ich kann gar nicht genau sagen, ob ich nur wirklich froh war, als mein Skipper das Ruder übernahm. Er startete kurze Zeit später die Maschine, worauf ich auch hätte kommen können. Nichtsdestotrotz - oder vielleicht genau deswegen? - habe ich die nächsten fünf Stunden tief und fest geschlafen. Als ich nach dem

Aufstehen und dem zweiten Kaffee wach geworden war, befanden wir uns zu dritt nichtdösend bzw. - schlafend an Bord und außerdem an Deck. Der Rudergast bat mich, in der Navi den Kurs zu kontrollieren. Ich fragte ihn, wo wir denn hinwollen, und erhielt die Antwort, daß er das auch nicht wußte. Mit drei vereinten Kräften und anhand der Seekarte und des GPS ließ sich ermitteln, welcher Wegepunkt angepeilt worden war.

Im Laufe des Montagvormittags machten wir letztlich und keineswegs überraschend in

Kerteminde/Fyn fest. Manöverkringel und ein leckerer Kartoffel-Lauch-Schmelzkaese-Eintopf rundeten den Tag ab.

Dienstag passierten wir auf dem Weg nach Nyborg die Große-Belt- Brücke unter Segel. Obwohl völlig klar ist, daß das Schiff unter einer 65 m hohen Brücke durchpaßt, wirkt die Perspektive vom Schiff aus kribbelig. Wir ergänzten unsere Überlebensmittelvorräte und saßen abends nach einem Menü aus Lauchcremesuppe, Salat und Sildvariationen oder Tsatsiki zu Pellkartoffeln noch länger im Cockpit, bis ich endlich den Absprung fand, duschen zu gehen.

Selbstverständlich hatte ich den Chip für die Dusche an Bord gelassen, so daß Haarewaschen entfiel, weil ich mit dem Kopf nicht zwischen Wasserhahn und Waschbecken paßte, wo ich mich andererseits gründlich mit der Waschlappen-Methode

säubern konnte. Zurück an Bord war alles stockduster. Ich spürte ein seltsames Knirschen und Knurpseln unter meinen lediglich besockten Fußsohlen, das sich in der nächtlichen Beleuchtung als mehr oder weniger gleichmäßig übers Cockpit verteilte Salzstangen entpuppte. Irgendetwas in mir entschied sich, erstmal schlafen zu gehen und die Salzstangen Salzstangen sein zu lassen.

Am nächsten Morgen (Mittwoch) rächte sich diese Entscheidung: Die ausgekippten Salzstangen hatten das Schiff mit einer Salzstangen-Entropie überzogen: zerkrümelte bzw. feuchte und/oder plattgetretene und verschleppte Knabbergebäck-Spuren überall im Schiff. Noch Tage später fand ich Überbleibsel, selbst jetzt wieder in Berlin klebte noch ein Teil der sich in eine undefinierbare Masse verwandelt habenden Brösel an meinen für

die Waschmaschine einklarierten Socken. Mit ordentlich gutem Wind (5-6 Bft außerhalb der Böen), so daß wir im eng betonnten Fahrwasser schricken mußten, segelten wir nach Marstal/Aero. Ich hoffe, nicht allzu arrogant zu wirken: Mich hat es amüsiert, meine Mitsegler nach 20 Minuten am Ruder ächzend oder Kul- leraugen machend mit anschließender Übergabe zu erleben, weil sehr wohl ein bißchen Druck auf dem Ruder war. Zuvor hatte ich den Eindruck, mich ein wenig aufplustern zu müssen, um vor Ablauf der

einen Stunde, die ich mir vorgenommen hatte, nicht vom Ruder "verscheucht" zu werden. Denn selbstverständlich "darf" jede/r mal dran! Und genauso selbstverständlich läßt sich ein Schiff wie Christine bei Windstärken sicher segeln, wo Charterskippernde ihren Versicherungsschutz riskieren würden. Während des gesamten Törns hatte ich überhaupt nur Muskelkater im Bauch vor

lauter Lachen. Da die Gottheiten kleine Sünden wie Arroganz sofort bestrafen, wurde ich in Marstal prompt endlich mal wieder landkrank.

Donnerstag auf dem Weg nach Kiel-Düsterbrook waren weiterhin Nadeln und Garn von einer wunderschönen Holzspule für mich verfügbar, um die aufgedröselte Naht an der Versäuberungskante der Sprayhood am weiteren Dröseln zu hindern bzw. zu reparieren.

Zwischendrin hatten wir am Tankschiff in Kiel-Holtenau festgemacht, weil die Tankstellen in Dänemark keine Euro wollten und wir nicht ausreichend Kronen eingetauscht hatten.

Am Freitag servierte uns unser Skipper in Schilksee eins der grandiosen Anlegemanöver, für die ich ihn bewundere und die ich auch gerne mal könnte: unter Motor bei Windstärke 7 Bft. mit

ungünstigem Wind mit dem Bug Richtung Pier in die Box zu kommen, ohne auf die nahe achteraus liegende Mole zu brummen. Daß außerdem eine satte Reihe Pfähle hätte gerammt werden können, war beinahe nebensächlich. Obwohl es wirklich richtig wichtig war, habe ich peinlicherweise die Luv-Festmacherleine im Wasser versenkt, statt sie gegen den Wind zu den Leuten auf die Pier zu werfen. Glücklicherweise waren sie weder wasser- noch kältescheu, um die Leine enorm fix herauszufischen. Uff! Die Windstärke vom Freitag machte uns enorm neugierig auf die Wettervorhersage, weil möglicherweise die Praxis-Prüfung meiner beiden Mitsegler für Samstag abgesagt werden würde, wenn weiterhin Starkwind angekündigt wäre. Irgendwann zerbrach ein Glas, und als ich den vollen Müllsack ergriff, in dem das kaputte Glas obenauf gelandet war, erwischte ich es so phantastisch, daß später noch die Restaurant-Tischdecke einen meiner Blutstropfen abbekam, bevor

mich mal wieder eine Landkrankheitsattacke überfiel. Im Laufe des frühen Abends machten sich beide Prüfungskandidaten weiterhin fit für den möglichen Prüfungstoff, während unser Skipper sich für eine Weile von Bord verabschiedet hatte. Ich Trottel habe erst wieder in Berlin gemerkt, daß er ja an diesem Tag Geburtstag hatte! Stattdessen pfriemelte ich mich bis zum Dunkelwerden mit inzwischen der Unterstützung eines Segelmacherhandschuhs weiter durch die Naht der Sprayhood. Zeit zum Bergen der Nationale. Mein Mitsegler, der diese Prozedur übernommen hatte, erschien mit leicht verkürztem Flaggenstock in Händen. Das fehlende Stück steckte noch in der Halterung. Ob ich wußte, wo Bernd den Werkzeugkasten hat? Ja, das wußte ich und stellte selbigen ins Cockpit. Ich hielt es dann für geeignet, den Stöpsel mit dem Korkenzieher meines Taschenmessers zu entfernen, was interessanterweise die Leute von Sailaway auch so machen, wie ich später erfuhr. Auf dem Rückweg ins Cockpit von seinem Beobachtungsposten dieses Manövers geriet mein Mitsegler ins Stolpern und landete so heftig auf der Werkzeugkiste, daß er zum Glück unverletzt blieb, aber die Kiste zerbrach. Vor der Ausführung vorgeschlagener Schnitzarbeiten am Flaggenstock hatte ich das dringende Bedürfnis, Bernd anzurufen. Er meinte schmunzelnd, man könne uns ja keine Minute alleine lassen.

Samstag früh wurde original der selbe Wetterbericht wiederholt, der bereits am Freitagabend gesendet worden war. Der Wind hielt sich erfreulicherweise an die Vorhersage, abzuflauen. Das Frühstück fiel zeitlich sehr knapp aus, da sich tatsächliche Ankunft der Brötchen und erwartetes Erscheinen des Prüfers nahezu überschritten. Stattdessen zerdepperte ich ein Glas, staute es diesmal allerdings in einer Plastikflasche, ohne daß sich wer dran schneiden kann. Die Prüfung lief dann angenehm glatt und beide Mitsegler hatten bestanden. Wer noch nicht vom fluchtartigen Verlassen des Schiffes angesteckt worden war, schmierte Brötchen als Reiseproviant und tat alles sonstige, was für Reinschiff notwendig ist. Nach einem Essen im Freien - ich fand es überhaupt nicht mehr kalt! - fuhr Bernd mich zum Bahnhof. Verabschiedungen mag ich überhaupt nicht.

Inzwischen bin ich seit etwas über 28 Stunden wieder zu Hause und schon ein ganz kleines Stückchen angekommen. Meine Hände sehen aus, als hätte ich mich

eine Woche lang mit jungen Katzen gebalgt - ich habe fast keine Soll-Schürfstelle ausgelassen.

Ich freue mich jetzt schon auf den nächsten Törn!

Sylvia

Nachträge: Wir wurden zeitweise von einem Schweinswal begleitet, dem Delphin der Ostsee.

Die Christine machte im zweiten Reff locker ihre 8 kn (ca. 15 km/h) Fahrt durchs Wasser.

Sylvia Laube

# Fort- und Weiterbildungsangebot

Vereinigung der Hochseesegler Berlin e.V.



Mitglied im  
Deutschen Segler-Verband

## VdHSSB

## See-Segelscheine - Theorie und Praxis



**Amtlicher Sportbootführerschein See**  
**Sportküstenschiffer- Sportseeschiffer-**  
**Sporthochseeschifferschein**  
**Elektronische Navigation - Funkzeugnis**

Kurse, Preise u. Termine							
Kurs	Schein	(Anzahl Termine)	Kurstage	Beginn 18.30 Uhr	Kursdauer Wochen	Preis	Preis ermäßigt
SBFS	Sportbootführerschein See	(8)	Di + Do	16.09.03	4	130,- EUR	120,- EUR
SKS*	Sportküstenschifferschein	(20)	Di + Do	16.09.03	10	255,- EUR	230,- EUR
Nur SKS	Nur Sportküstenschifferschein Aufbaukurs	(12)	Di + Do	28.10.03	6	165,- EUR	150,- EUR
SSS	Sportseeschifferschein	(25)	Mo + Mi	27.10.03	13	270,- EUR	245,- EUR
SHS	Sporthochseeschifferschein	(24)	Di + Do	28.10.03	12	345,- EUR	310,- EUR
ELN	Elektronische Navigation	(6)	Mo + Mi		3	100,- EUR	90,- EUR
ABZ	Allg. Betriebszeugnis f. Funker	(12)	?		6	165,- EUR	150,- EUR

Ermäßigung für Studenten, Arbeitslose u.

Sozialhilfeempfänger

\*Der komplette Sportküstenschiffer-Kurs (SKS) beinhaltet die 8 Termine für den Sportbootführerschein See (SBFS)

**Ort bitte nach den Schulferien  
telefonisch erfragen**

Information:

E-Mail: [vdhssb@gmx.de](mailto:vdhssb@gmx.de) ; Internet: <http://www.vdhssb.de>  
Regina Schädler Tel.: 030 / 771 49 07 oder 0179-451 65 40  
Reinhold Balzer Tel. + Fax : 604 28 62

**ACHTUNG die Kurse finden wieder in der Menzel-Oberschule, Altonaer  
Straße 26, 10555 Berlin statt!!!**

## **Motorkunde Kurs**

Im Herbst findet im WSV 22 e.V. wieder ein Motorkunde Kurs statt, der auch für andere Teilnehmer geöffnet ist.  
Termin: 15. und 16. November.

Preis: 58,80 €, incl. Kursunterlagen. Die Teilnehmerzahl ist auf 16 Personen begrenzt. Anmeldungen bitte direkt an den WSV 22 (email: [wsv22ev@aol.com](mailto:wsv22ev@aol.com) oder im Internet: <http://members.aol.com/wsv22ev/private/meldung1.htm>), unter Angabe von Vorname, Nachname, Vereinszugehörigkeit und Telefonnummer richten.

## **Einladung zum Sommerfest**

**Hiermit möchten wir euch ganz herzlich zur Teilnahme an unserem diesjährigen Sommerfest,**

**am Freitag, 19. September 2003,**

**im Restaurantschiff**

***Alte Liebe*, Havelchaussee 107 (Ecke am Postfenn)**

**einladen. (Beginn gegen 19:30)**



**Bitte meldet Euch telefonisch bei Reinhold oder Regina oder per email an. Den Unkostenbeitrag in Höhe von 10 € bitte auf unser Konto (Kto.-Nr.: 406132100 bei der Postbank, BLZ: 10010010) überweisen.**

## Das schwarze Brett



Schwertzugvogel

**Sperrholz**, verleimt

Baujahr 1967,

Groß, Genua, Sturmfock und -groß.

Das Boot ist segelfertig, Streifarbeiten sind noch durchzuführen (neuer Lack + Antifouling)

Preis: 500 €

Tel.: 030 305 8164, FAX: 030 2388 0242, email: [pläsche@web.de](mailto:pläsche@web.de)

## Besondere Geburtstage

Wir gratulieren unserem  
Vereinsmitglied *Peter Kuhl*  
ganz herzlich zum  
*65. Geburtstag*



## Bordjargon

### *Der Mann am Roor*



Mit Ruder meinen wir die Vorrichtung am Heck, mit deren Hilfe gesteuert und Kurs gehalten wird. Im Platt gibt es dafür gleich drei Ausdrücke: Roder, Rauder oder einfach Roor. Der Mann am Roor, der bekanntlich immer vorgeht, wenn Getränke ausgeteilt werden. Merke: am Roor heißt das und nicht am Rohr, wie man das gelegentlich geschrieben sieht. Mit h geschrieben handelt es sich um ein ganz anderes Wort, nämlich zunächst einmal eine Pflanze mit langem hohlen Stengel, dann aber auch um ein technisches Produkt, das nach dem Vorbild der Pflanze gefertigt ist, in dem man flüssige und gasförmige Stoffe auf die Reise schicken kann.

Woher aber Rohr abzuleiten ist, weiß man nicht genau. Besser dagegen sind wir über die Abstammung des Roor unterrichtet. Sein Ursprung ist westgermanisch. Althochdeutsch sagte man ruodar. Im Mittelalter hieß es immer noch ruoder. Daraus wuchs das niederländische roer, das englische rudder, das skandinavische ror und eben das niederdeutsche Roor. Natürlich gibt es auch eine Verbalform. Diese hieß im Mittelalter auf Hochdeutsch rüejen, auf Niederdeutsch sagte man damals wie heute rojen. die Niederländer haben roeien, die Engländer to row und die Skandinavier sagten kurz und bündig ro.

Das Verb ist im Hochdeutschen untergegangen. An seiner Stelle verwendet man das vom Substantiv her neugebildete rudern. Das Ruder selbst aber war aus dem alten Verb rüejen als Instrumental-Nomen gebildet worden. So komplizierten Wegen folgt oft die Entwicklung der Wörter unserer Sprache.

Die Wortgleichheit des Ruderns als Fortbewegung und als Steuern mittels Ruders ist darin begründet, daß früher, ganz so wie heute noch bei ganz kleinen Boten, das Ruder für beide Aktionen eingesetzt wurde. Gewachsen aber ist das Wort aus der indogermanischen Wortwurzel ere-(rudern). Auch das altgriechische eretes (Ruder) und das lateinische remus (Ruder, Riemen) sind Nachkommen dieses ehrwürdigen Urworts.

## Die letzte Seite

### *Adressliste VdHSSB e.V*

<http://vdhssb.de>

Anregungen, Kritik, Kommentare:  
[vdhssb@gmx.de](mailto:vdhssb@gmx.de)

### Der Vorstand

1. Vorsitzender  
Reinhold Balzer, Renschweg 12, 12353 Berlin,  
Tel.: 604 2862
2. Vorsitzende  
Regina Schädler, Birkbuschstr.47, 12167 Berlin,  
Tel.: 771 4907

### Schriftführer

Bernhard Lewe, Schillerstr. 6, 10625 Berlin, Tel.:  
312 8740

### Kassenwart

Holger Plaasche, Flatowallee, 14055 Berlin, Tel.:  
305 8164

### Ausbildungswartin

kommissarisch Regina Schädler

### Sportwart

Manfred Pries, Else-Lasker-Schüler Str. 16, 10783  
Berlin, Tel.: 262 1680

### Jugendwartin

Mechtild Böttcher, Sentastr. 3, 12159 Berlin, Tel.:  
859 1595

### Umweltobmann

Lothar Loehrke, Tulpenstr. 1, 12203 Berlin, Tel.:  
843 8785

### Biliotheksobfrau

Mechthild Böttcher

### EDV-Obmann

Bernhard Lewe

### Fahrtenobmann

Holger Plaasche

### Ehrenrat

Harald Fischer, Tel.: 6670 8537,

email: [Harald.S.Fischer@t-online.de](mailto:Harald.S.Fischer@t-online.de)

Martin Grund, Tel.: 6670 8537

Karl-Peter-Nielsen, Tel.: 792 6348,  
email: [Dr.Nielsen@nielsen-gmbh.de](mailto:Dr.Nielsen@nielsen-gmbh.de)

Rainer Nies, Tel.: 332 7245,  
email: [Berenices@t-online.de](mailto:Berenices@t-online.de)

Joachim Saudhof, Tel.: 805 3243,  
email: [Saudhof@ghzb.de](mailto:Saudhof@ghzb.de)

**und hier noch das Allerletzte...**

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

