

# Die Wurzel

## Rundschreiben

Die VdHSSB ist Mitglied im deutschen Seglerverband

Ausgabe 1 / 2008

Liebe Vereinskameraden und Segelfreunde!

Unsere diesjährige Jahresmitgliederversammlung (JMV), am Donnerstag, 10.04.2008 fand erstmalig in unseren neuen Ladenräumen statt und vermittelte hierdurch ein ganz neues „Vereinsgefühl“ (s. auch „Unser Laden“ in diesem Heft).

Unser Fahrtenobmann bittet, unseren Fahrtenwettbewerb zu beachten.

Wie in der letzten „Wurzel“ angekündigt findet ihr in dieser Ausgabe den Fahrtenbericht unseres Vereinskameraden Detlef Fritz. Die Reise aus dem Jahr 2005 führte ihn und seinen Kameraden von „Usedom nach Kopenhagen und zurück in sieben Tagen.“

Weiterhin haben wir in dieser „Wurzel“ noch einmal unseren „Regattakalender 2008“ und unser aktuelles Kursprogramm abgedruckt.

Wir hatten die Idee im nächsten Jahr an Ostern (12., 13.04.2009) auf Mallorca gemeinsam zu segeln.

Interessierte werden gebeten sich unter [vdhssb@gmx.de](mailto:vdhssb@gmx.de) oder direkt bei Reinhold (030 604 2862) zu melden.

Euch allen wünsche ich eine schöne und erlebnisreiche Segelsaison 2008.

*Euer Bernhard*

P.S.

Die bestellten Poloshirts können beim „August Stammtisch“ abgeholt werden.



*Pfingstregatta 2008 - allerdings mit etwas weniger Wind ...*

## Die nächsten Termine

Was?	Wann?	Wo?
Vereinstreffen	07.08.2008	The Great Australian Bite
Auffrischkurse Navigation	03.08.2008 17.08.2008	Vereinslokal

## Inhaltsverzeichnis

Kursangebot .....	2
SBFS, SKS, SHS und Funk-Kurs .....	2
Auffrischkurse Navigation .....	3
Regattakalender 2008.....	3
Jahresmitgliederversammlung 2008.....	4
Unser Laden .....	7
Fahrtenwettbewerb 2009 .....	8
Fahrtenseglerbericht S.Y. PACIFIX, Skipper Detlef Fritz .....	10
Die letzte Seite.....	20
Adressliste VdHSSB e.V .....	20

## Kursangebot

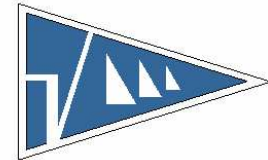
### SBFS, SKS, SHS und Funk-Kurs

Vereinigung der Hochseesegler Berlin e.V.

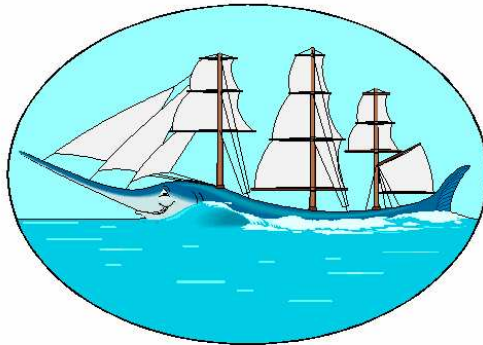


Mitglied im  
Deutschen Segler-Verband

# VdHSSB



## See-Segelschein - Theorie und Praxis



### Amtlicher Sportbootführerschein See Sportküstenschiffer- Sportseeschifferschein SRC Funksprechzeugnis

#### Kurse, Preise u. Termine

Kurs	Schein	(Anzahl Termine)	Kurstage	Beginn 18.30 Uhr	Kursdauer Wochen	Preis	Preis ermäßigt*
SBFS	Sportbootführerschein See	(8)	Mi + Mo	10.09.08	4	140,- €	126,- €
SKS**	Sportküstenschifferschein	(20)	Mi + Mo	10.09.08	10	275,- €	248,- €
SKS_AB	Sportküstenschifferschein Aufbaukurs (wenn SBFS schon vorhanden)	(12)	Mi + Mo	08.10.08	6	175,- €	158,- €
SSS	Sportseeschifferschein	(25)	Di + Do	18.11.08	13	290,- €	261,- €
SHS	Sporthochseeschifferschein	(24)	Mi + Mo	19.11.08	12	370,- €	333,- €
FUNK	Funksprechzeugnis SRC Kompaktermine nach Vereinbarung	(8)	Fr.	21.11.08	8	190,- €	171,- €

\* 10% Ermäßigung für Studenten, Arbeitslose u. Sozialhilfeempfänger

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

**Ladenräume - Ratiborstr.4.; 10999 Berlin (Kreuzberg)  
Nähe U-Bahn Görlitzer Bahnhof**

#### 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

Holger Plaasche (**NUR Funk-Kurs**) 0177-751 17 57

## **Auffrischkurse Navigation**

Wie war das mit dem „heiligen Schema“? Was mache ich wenn ich nur eine Landmarke zum peilen habe?

Fragen, die man sich im Zeitalter des GPS kaum noch stellt, aber die schon mal wichtig werden können, wenn das Zauberkästchen streikt, oder die Bordbatterie keinen Strom mehr liefern will...

Deshalb bieten wir einen Auffrischkurs an einem Sonntagnachmittag an.

Wann: Sonntag, 03.08.2008 und am Sonntag, 17.08.2008, 14 – 18 Uhr –  
Anmeldung erforderlich!

Wo: Ladenräume – Ratiborstraße 4, 10999 Berlin

Kosten: 45 € (ermäßigt 40 €)

Information: [vdhssb@gmx.de](mailto:vdhssb@gmx.de) oder Regina Schädler Tel.: 030 /771 49 07 oder  
0179-451 65 40

## **Regattakalender 2008**

### **Feierabendregatta:**

**ACHTUNG!!** Die Feierabendregatta 2008 ist ausgefallen! Parallel zu den Halbfinalspielen der Fußball-EM war ein seglerischer Wettbewerb nicht ausführbar – zudem lagen wenig Meldungen vor.

### **Rüben Race 2008:**

Für die laufende Saison sind die folgenden 12 Termine vorgesehen:

<b>Mai</b>	<b>Juni</b>	<b>Juli</b>	<b>August</b>	<b>September</b>	<b>Oktober</b>
4.	8	6.	10.	7.	5.
<del>18.</del>	<del>22.</del>	20.	24.	21.	19.

### Hinweis des Sportwartes:

Die Teilnehmer des Rüben Race mögen sich auf jeden Fall melden, auch wenn weniger als 3 Teilnehmer am Start waren oder die Anzahl der teilgenommenen Wettfahrten kleiner als 4 ist.

(Anmerkung: Damit soll auch in diesem Jahr eine Wertung ermöglicht werden. Über eine Änderung der Teilnahmebedingungen (im Sinne einer Vereinfachung) wurde auch auf der Jahresmitgliederversammlung diskutiert. Der genaue Wortlaut des neuen Reglements wird rechtzeitig vor der nächsten Saison bekanntgegeben.)

## **Jahresmitgliederversammlung 2008**

**der  
Vereinigung der Hochseesegeler Berlin (VdHSSB) e.V.  
am 10. April 2008**

Beginn: 19:15 Uhr

Ende: 20:48 Uhr

Ort: Vereinslokal, Ratiborstraße 4, 10999 Berlin

### **Tagesordnung**

1. Eröffnung der Sitzung und Begrüßung der Mitglieder
2. Feststellung der Tagesordnung
3. Berichte des Vorstandes und der Obleute
  - 3.1 Bericht des 1. Vorsitzenden
  - 3.2 Bericht der 2. Vorsitzenden
  - 3.3 Bericht des Schriftführes und EDV-Obmanns
  - 3.4 Bericht der Ausbildungswartin
  - 3.5 Bericht des Sportwartes
  - 3.6 Bericht der Jugendwartin
  - 3.7 Bericht des Kassenwartes
4. Bericht der Kassenprüfer
5. Aussprache
6. Entlastung des Vorstandes
7. Haushaltsvoranschlag 2008
  - 7.1 Vorstellung des Haushaltsvoranschlages
  - 7.2 Beschlussfassung zum Haushaltsvoranschlag
8. Wahl der Kassenprüfer
9. Verschiedenes

#### **1. Eröffnung der Sitzung und Begrüßung der Mitglieder**

Die Vereinsmitglieder werden vom 1. Vorsitzenden Reinhold Balzer begrüßt. Es sind 22 stimmberechtigte Mitglieder anwesend, davon gehören 6 dem Vorstand an. Die Einladung zur ordentlichen Mitgliedervollversammlung mit Ankündigung der vorläufigen Tagesordnung erfolgte schriftlich und wurde allen Mitgliedern der VdHSSB im März 2008 mit der Post zugesandt. Die Beschlussfähigkeit wird festgestellt.

#### **2. Feststellung der Tagesordnung**

Die Tagesordnung liegt den Anwesenden in Kopie vor. Die Tagesordnung wird in dieser Form einstimmig verabschiedet.

### 3. **Berichte des Vorstandes und der Obleute**

Die Rechenschaftsberichte werden nacheinander von den anwesenden Vorstandsmitgliedern und den Obleuten vorgetragen. Im Einzelnen wird auf die, in schriftlicher Form vorliegenden, Tätigkeitsberichte, den Kassenabschluss und den Haushaltsvoranschlag verwiesen, die als Anlage zu diesem Protokoll genommen werden.

### 4. **Bericht der Kassenprüfer**

Der Bericht wird von Jörg Brühe vorgetragen. Die Kassenprüfer bestätigen die rechnerische Richtigkeit und Vollständigkeit der Buchführung. Die Prüfung ergab keine Beanstandungen. Der ausführliche Bericht der Kassenprüfer liegt dem Protokoll bei.

### 5. **Aussprache**

Verbandsbeiträge werden an den BSV und den DSV entrichtet. Der Verein erhält regelmäßig die Zeitschrift „Yacht“, die im Vereinslokal ausliegt. Der Vorstand hat ferner auf dem Berliner Seglertag den „Regattakalender“ entgegengenommen. Auf Anfrage wird dieser an die Mitglieder abgegeben.

Wie schon in den Vorjahren, ist die Nachwuchswerbung Thema. Zur Zeit haben wir pro Kurs etwa 10 Teilnehmer. Wie können wir professionell werben? Es ist schwierig an den „schwarzen Brettern“ der Unis präsent zu sein (geht z.B. an der FU nur nach Registrierung).

Es wird auf die Wichtigkeit unseres Internetauftritts hingewiesen, da viele junge Leute heute nur noch über Suchmaschinen die sie interessierenden Angebote finden. In diesem Zusammenhang wird auch gefragt, ob unser „Rundschreiben“ nicht auch als E-Mail verschickt werden könnte. Der Vorstand ist hierauf schon vor einiger Zeit eingegangen. Wir fragen in den Anmeldeformularen die E-Mail Adresse ab, und auch wie die Kursteilnehmer auf uns aufmerksam geworden sind (Internet, Zeitschriftenwerbung usw.). An 70 VdHSSB Mitglieder wird „Die Wurzel“ derzeit ausschließlich elektronisch versandt.

### 6. **Entlastung des Vorstandes**

Jörg Brühe beantragt, den Vorstand zu entlasten. Der Vorstand wird in öffentlicher Abstimmung ohne Gegenstimmen entlastet. Lediglich die Mitglieder des Vorstandes enthalten sich.

### 7. **Haushaltsvoranschlag 2008**

#### 7.1 Vorstellung des Haushaltsvoranschlages

Holger Plaasche erläutert den Haushaltsvoranschlag 2008. Der Haushaltsvoranschlag liegt den Anwesenden in schriftlicher Form vor.

#### 7.2 Beschlussfassung zum Haushaltsvoranschlag

Der Haushaltsvoranschlag 2008 wird einstimmig angenommen.

### 8. **Wahl der Kassenprüfer**

Beide Kassenprüfer stellen sich der Wiederwahl und werden einstimmig von den Anwesenden im Amt bestätigt.

## 9. **Verschiedenes**

Es wird eine Unterschriftenliste des BSV zum Erhalt der Wache 3 der Wasserschutzpolizei herumgereicht.

Reinhold macht den Vorschlag im nächsten Jahr über Ostern gemeinsam auf Mallorca zu segeln. Hierfür soll im nächsten Rundschreiben geworben werden.

Die „Poloshirts“ (mit aufgesticktem VdHSSB-Stander) liegen zum Anfassen vor und können in (verschiedenen) Farben und den gängigen Größen vorbestellt werden (Weitere Bestellwünsche bitte an den Vorstand). Die Mehrzahl der Anwesenden entscheidet sich ganz im Sinne der Marinetradition für den Farbton „navy“.

Es wird angeregt zur Wiederbelebung des „Rübenrace“ das Reglement zu vereinfachen. Vier Fahrten führen zur Wertung. Es wird angeregt auch drei absolvierte Fahrten zu berücksichtigen. Eine nicht absolvierte vierte Fahrt würde dann als „Did not finish“ gewertet. Die Zahl der Mindeststarter beim „Rübenrace“ ist drei (gegenseitige Zeitnahme). Da der „Pinguin“ nicht mehr teilnimmt, ist auch das anschließende gemeinsame Ankern nicht mehr obligatorisch und hat sicher auch dazu beigetragen, dass die Attraktivität des „Rübenrace“ abgenommen hat. Über die geänderten Bedingungen soll in der nächsten „Wurzel“ berichtet werden.

Der Vorstand strebt nicht an, unsere Regatten im offiziellen Regattakalender zu veröffentlichen. Den von „Profiteilnehmern“ gestellten Anforderungen (Zahl der Begleitboote, kurzfristiges Verlegen der Startlinie usw.) würden wir voraussichtlich nicht genügen können.

Die Jahresmitgliederversammlung wird von Reinhold Balzer um 20:48 beendet.

## Unser Laden

Wir haben ab. 1. Januar 2008 einen kleinen Ladenraum in der Ratiborstr. 4 in Kreuzberg gemietet (Untermiete). Dort wollen wir unsere Kurse abhalten. Wir sind dort flexibler als in den Schulen, wo wir in den Ferien oder am Wochenende keine Kurse abhalten können. Da wir oft auf Wochenendkurse angesprochen wurden, können wir das jetzt auch anbieten.



Am Samstag, 26.01.2008 war übrigens Einweihung ...

Und hier findet ihr uns:



## **Fahrtenwettbewerb 2009**

Die neue Segelsaison beginnt, und ihr seid sicher mit den Vorbereitungen beschäftigt.

Vielleicht möchtet ihr dann, am Ende der Saison, über eure Erlebnisse berichten und dies auch veröffentlichen.

Dann reicht Eure Berichte beim Fahrtenwettbewerb ein. Die Chancen einen der drei Preise zu gewinnen, sind wirklich hoch. Und die besten Berichte werden in der Wurzel veröffentlicht.

### **Teilnahmebedingungen:**

1. Teilnahmeberechtigt sind VdHSSB-Mitglieder.
2. An dem Törn muss mindestens ein VdHSSB-Mitglied teilgenommen haben.
3. Alle privaten oder vom VdHSSB organisierten Törns sind erlaubt.
4. Das Fahrtgebiet ist beliebig.
5. Die Teilnehmer sind mit einer Veröffentlichung in der Wurzel einverstanden.

Eine unabhängige Jury bewertet die Berichte nach folgenden Kriterien:

1. Informationsgehalt
2. Aufmachung des Berichts (Seekartenausschnitte, Skizze der Route, Fotos usw.)
3. Unterhaltungswert

Schickt die Berichte bitte an:

Thomas Kübler, Hochstraße 20, 13357 Berlin

Anzeige



Bavaria 35match „Aquarius“ kreuzt vor Rügen  
Öl auf Leinwand

Ulrich Kappner - Kunstmaler

Ein individuelles Bootsportrait fertige ich gerne nach Vorlagen in höchster technischer und handwerklicher Präzision in wenigen Wochen an. Meine Website „[www.new-aviation-art.com](http://www.new-aviation-art.com)“ erläutert meine Arbeitsweise der Ölmalerei ausführlich. Kontaktiert mich bitte mit E-Mail

[newaviationart@aol.com](mailto:newaviationart@aol.com) oder telefonisch

0211-4911274

## Fahrtenseglerbericht S.Y. PACIFIX, Skipper Detlef Fritz

### Kurzinformation zu Skipper und Crew

#### Skipper und Bootseigner:

Detlef Fritz,  
Einsteinstr.8  
14612 Falkensee

Geburtsdatum 29.07.1950

Mitglied der Vereinigung der Hochseesegler Berlin e.V.  
Mitglied der Kreuzerabteilung des DSV  
Mitglied Kreuzer Yacht Club Deutschland

#### „Befähigungszeugnisse“:

Sportbootführerschein Binnen unter Motor und Segeln	Nr. 838310
Sportbootführerschein See	Nr. 470145
BR-Schein des DSV	Nr. 142493
Allgemeines Sprechfunkzeugnis für den Seefunkdienst	Nr. A 826
Beschränkt gültiges Betriebszeugnis UKW/GMDSS	Nr. A 195
Waffenbesitzkarte für Signalpistole	Nr. 8882/95
Europäischer Feuerwaffenpass	Nr. 0050677

#### Crew:

Thomas Kegel  
Hohefeldstr. 55  
13467 Berlin

Geburtsdatum 01.08.1957

Mitglied des Club Nautique  
Francaise de Tegel  
(CNFT) - Berlin

#### „Befähigungsnachweise“

Sportbootführerscheine  
Binnen und See  
BR-Schein des DSV  
BK-Schein des DSV



## Kurzinformation zur Fahrt

Route: Krummin (Usedom) – Freest – Neuendorf (Hiddensee) - Skanör – Kopenhagen – Gislövsläge – Lohme (Rügen) – Wolgast - Krummin

Dauer: 17. September – 24. September 2005  
 Ohne Verholtage: 18. bis 23. September 2005

Seemeilen gesegelt: 190,5      Durchschnitt pro Fahrtentag: 27,2 sm  
 ohne Verholtage: 190,5      Durchschnitt ohne Verholtage: 31,75 sm

Seemeilen unter Motor: 103,5      Durchschnitt pro Fahrtentag: 12,1 sm  
 Ohne Verholtage 81,5      Durchschnitt ohne Verholtage: 13,6 sm

Teilweise Nachtfahrten: 3

Fahrten  
 über 12 Std.  
 ununterbrochen auf See: 3

Datum	Route	Dauer (Std./Min.)	sm gesegelt	Sm Motor
Samstag 17.09. <b>Verholtage</b>	Krummin/Usedom – Freest	03:20	0,00	14,5
Sonntag 18.09.	Freest - Neuendorf	12:40	41,5	4,5
Montag 19.09	<b>Neuendorf - Skanör (S)</b>	13:25	34,5	31,5
Dienstag 20.09	Skanör (S) – Kopenhagen (DK)	05:00	15,5	4,0
Mittwoch 21.09	<b>Kopenhagen (DK) – Gislövsläge (S)</b>	09:20	10,5	25
Donnerstag 22.09.	Gislövsläge – Lohme (Rügen)	16:35	53,5	5,5
Freitag 23.09	Lohme - Wolgast	11:50	35,0	11,0
Samstag 24.09. <b>Verholtage</b>	Wolgast - Krummin	01:30	0,00	7,5
	Summen:	73:50	190,5	103,5
	Summen ohne Verholtage	68:50	190,5	81,5

Reisevorbereitungen

### **Technische Vorbereitungen:**

Dieses Jahr wurden folgende Reparaturen, Gerätebeschaffungen, Inspektionen auch und gerade in Hinblick auf die Seetörns durchgeführt bzw. in Auftrag gegeben:

- Austausch des Dieselmotorkraftstoff-Filters
- Austausch Fettkartusche für die Wellenschmierung
- Einbau einer neuen AGM-Batterie
- TÜV-Inspektion Butangasanlage
- Neue Dichtung am Vorluk
- Einzug einer neuen Sumlogspindel
- TÜV für Rettungswesten

### **Navigatorsische Vorbereitungen:**

- Kauf neuer Seekarten
- Kauf neuer NV-Hafenlotsen
- Kauf neuer Hafenhandbücher für die Ostsee
- Studium der neuen Seekarten und Hafenhandbücher im Vorfeld

### **Organisatorische Vorbereitungen:**

Die Bunkerliste wurde gemeinsam mit Thomas erstellt.

Die jeweils persönlich benötigte seglerische Ausrüstung und Kleidung wurde durchgesprochen.

## Fahrtenseglerbericht: September 2005 Von Usedom nach Kopenhagen und zurück in sieben Tagen

Eigentlich wollten wir es dieses Jahr geruhsam angehen lassen bei unserem jährlichen Herbststörn. Aber dann wollte Thomas nach Kopenhagen. Und so wurden es doch wieder einige längere Schläge bis tief in die Nacht einschließlich einiger Erlebnisse und Erfahrungen, die des Berichtens Wert erscheinen.

### Samstag, 17. September 2005

Nach der Anreise mit dem Auto ging das Bunkern und Klarmachen doch schneller als gedacht, so dass wir das Schiff noch mit der Brückenöffnung um 16:40 Uhr in Wolgast bis nach Freest verholten konnten. In Freest gehen wir um 18:20 Uhr im Fischerhafen längsseits.

Außer den Hafentoiletten, die an diesem Abend auch von den Gästen des Feuerwehrfestes stark frequentiert werden, gibt es am Abend hier keinen weiteren Luxus.



Der Hafenmeister unterrichtet uns, dass die Duschen am Abend geschlossen werden – wie praktisch – und dass wir am nächsten Morgen früh ablegen müssten, weil der Liegeplatz von einem Fahrgastschiff benötigt würde; nun das hatten wir eh vor. Wir werden für diese schlechten Nachrichten mit einem Feuerwerk der freiwilligen Feuerwehr und einem späten Fischessen im Restaurant „An der Waterkant“ entschädigt.



### Sonntag, 18. September gegen 19:00 Uhr

Den Strelasund haben wir hinter uns gelassen und steuern das erste Tonnenpaar 61/62 des Hiddenseefahrwassers an. Denke ich jedenfalls.

Wir sind ins Plaudern gekommen, es ist ein milder Septemberabend, der Himmel ist bedeckt, der Wind weht mit 3 aus Südwest.

Thomas steht am Ruder, und ich habe mich im Gespräch ihm zugewandt. Als ich nach geraumer Zeit wieder einmal nach vorne schaue, erkenne ich sofort die Situation. Recht voraus und schon ziemlich nah liegt die kleine Insel Heuwiese und ein schneller Blick nach backbord zeigt das Tonnen-Paar ca. eine halbe Seemeile querab. Ich weiß, vor der Insel ist es verdammt flach. „Klar zur Wende“ und die Wende selbst sind praktisch eins. Das war knapp.

Thomas kennt sich hier nicht aus, ich mich nach fünfzehn Jahren in diesem Revier schon. Deshalb habe ich die Navigation übernommen. Aber dann muss ich auch Ausguck halten, auch beim Quasseln mit dem Steuermann.

Dieser Schreck macht uns beide hellwach für den noch spannenden letzten Teil dieses ersten langen Segeltages.

Denn langsam wird es dunkel, und wir wollen noch bis Neuendorf auf Hiddensee. Durch unbefeuertes schmales Fahrwasser.

Gegen 20:00 Uhr ist es dunkel. Wir segeln unter Groß und Leichtwind Genua. Die Tonnen sind mit

bloßem Auge kaum noch und bald gar nicht mehr zu erkennen. Doch mit dem neuen Fernglas geht es besser. Es hat eine gute Restlichtverstärkung, außerdem einen beleuchteten Peilkompass. Und so tasten wir uns bei höchster Wachsamkeit, genauer Kursangabe und Kurshalten von Tonne zu Tonne. Jedes Tonnenpaar wird dann genau mittig durchfahren, und der Kurs neu und möglichst auf den Grad genau nachjustiert. Dennoch bleibt es jedes Mal wieder spannend, bis die nächste Tonne schemenhaft durch das Fernglas ausgemacht werden kann.

Hinter uns kommt jetzt eines der Insel-Fährschiffe auf. Thomas möchte natürlich möglichst rechts ran an die Fahrwassergrenze, um Platz zu machen. Aber das Fahrwasser ist hier wirklich nicht breit. Ich tauche ab zum Navitisch, um mich auf der Karte zu orientieren. Die nächste ist die 43er Steuerbordtonne, die liegt an backbord, und an der Steuerbordseite liegt in diesem Falle mal keine Tonne, aber trotzdem eine Untiefe mit 1,3 m verzeichnet.

Ich also wieder nach oben und gesagt: „Thomas nicht so weit nach steuerbord, hier ist es flach, auch wenn da keine Tonne liegt! Die Fähre kommt auch so gut vorbei.“

Die Fähre ist schon dicht hinter uns. Und Thomas lässt sich Zeit mit dem Anluven.

Ein wenig zuviel Zeit. Denn nun loten wir den Grund ein, zwei Mal mit dem Kiel aus.

Das nun ermuntert Thomas endlich stärker anzuluven, und wir kommen frei. Das zweite Mal Glück gehabt heute.

Die Fähre ist inzwischen an uns vorbei gezogen und gibt uns einen Anhaltspunkt dafür, wo es lang geht. Zumindest so lang, bis das Fahrwasser einen Knick macht. Und davon gibt es mehrere. Deshalb heißt es nun wieder: genaueste Navigation und Kurs halten.

So schaffen wir es bis zur Ansteuerungstonne nach Neuendorf, die befeuert ist. Wir luven an und bergen während des Ansteuerns die Segel. Diesen Hafen – bei all meiner Revierkenntnis – steuere ich allerdings das erste Mal an, und bei Nacht ist es besonders spannend. Aber alles klappt problemlos und um 21:15 liegen wir in der Box .

### **Montag, 19. September, 20:25 Uhr**

Ich tauche mal wieder aus dem Niedergang auf und gebe neuen Kurs: „Ab jetzt Drei Sechs Null.“ Thomas justiert leicht nach. „Drei Sechs Null liegt an. Gibt es irgendeine Landmarke oder eine befeuerte Boje?“

„Keine Sichtnavigation“, antworte ich, „einfach Kurs halten. In ca. einer halben Stunde sehen wir an steuerbord vielleicht eine Untiefentonne, vielleicht auch nicht, weil, die ist nicht befeuert. Ansonsten fahren wir nach GPS.“

Wieder ist es dunkle Nacht. Nach einem schönen langen Segeltag quer über die Ostsee queren wir nun unter Motor die Schifffahrtsstraße östlich vom Falsterborev-Leuchtturm, dessen Leuchtfeuer an backbord blinkt. Überhaupt blinkt es hier von allen Seiten kräftig. Es sind aber nur noch wenige große Frachter unterwegs, und die sind weit weg.

Bei unserer Fahrt über die Ostsee konnten wir einem größeren Verband der Bundesmarine zuschauen, der sich zunächst westlich von uns sammelte und dann langsam vor uns nach Osten zog. Herbstmanöver wohl. Thomas wurde es warm um's Herz. War er doch mal Kaleu bei den U-Booten. Gegen 18:00 Uhr schief der Wind dann ein, und seitdem mussten wir motoren.

Inzwischen ist es 21:30 Uhr geworden. Wir befinden uns nach dem GPS ca. 1 sm westlich von der Hafeneinfahrt. Das Sektorenfeuer ist noch nicht auszumachen. Wir bergen die Segel und fahren nach Hafenhandbuch mit Kurs 120° auf den Hafen zu.

Das Oberfeuer bekommen wir dabei nicht zu Gesicht. Es ist wohl ausgefallen. Die Feuer der Hafeneinfahrt sehen wir recht spät. Wir biegen hart rechts in die Einfahrt ein, doch auch innerhalb des Hafens ist in der Nacht erhöhte Aufmerksamkeit geboten. Und richtig: was schaut da unvermittelt recht voraus mitten im Hafenbecken dunkles aus dem Wasser? Dalben? Nein. Zwei Holzstangen sind es, wohl mit einem Netz dazwischen! Gefahr erkannt, Gefahr umfahren. Wir gehen gleich am nächsten Stegkopf längs.



Es ist 21:50 Uhr. Natürlich sind um diese Zeit die Türen zu den Duschräumen abgeschlossen. Glücklicherweise finden wir offene Türen zu Toilettenräumen. Dann müssen wir nicht die Chemietoilette im Schiff in Anspruch nehmen (Ja, die Pacific fährt noch mit Chemie-Klo!).

Es gibt ein spätes warmes Essen aus der Bordküche, und bis wir in den Kojen liegen ist es nach Mitternacht.

#### **Dienstag, 20. September 2005, 14:00 Uhr**

Wir befinden uns vor dem Eingang des Lynetten Lobet. Das ist die Zufahrt nach Kopenhagen für die Sportschiffahrt.

Es war kein langer Segeltag. Den Morgen in Skanör nutzten wir zum Duschen und zum Diesel bunkern. Die nette Hafenmeisterin gab – nachdem sie pünktlich um neun Uhr erschien und die Fahnen hisste - zwei Duschmarken kostenlos aus (weil Sie sich doch über jeden Gast zu dieser Jahreszeit freue, wie sie in bestem deutsch erklärte), und sie telefonierte jemanden ran, der die Dieseltankstelle bediente. Dadurch kamen wir etwas später los. Und weit weg von Kopenhagen liegt Skanör ja nun gerade nicht. Außerdem schief unterwegs zwischenzeitlich der Wind ein, und wir mussten motoren. Erst ab Mittag frischte er auf und kommt jetzt aus Süd.

Wir holen die Segel ein und laufen weiter unter Motor nach Kopenhagen. Ziel ist Christianshavn, mitten in der Stadt in einem Kanal gelegen. Die Hafengebühr beträgt 200 dkr, Dafür gibt es eine

wunderschöne Atmosphäre, tadellose Sanitärausstattung, einen kurzen Fußweg in die Stadt und sonniges Wetter.



Am Abend, nach der Stadtbesichtigung und dem Einkauf frischer Lebensmittel leisten wir uns noch ein teures Essen in einem Restaurant.

#### **Mittwoch, 21. September**

Da für die nächsten Tage für die südliche Ostsee Winde von Ost bis Südost angekündigt sind, und wir die folgenden zwei Tage östlich an Rügen vorbei „nach Hause“ segeln wollen, haben wir uns entschlossen, heute bei wieder nur schwachem Wind aus Süd soweit wie möglich nach Osten zu kommen. Und das heißt bei diesiger Sicht und schwachen südlichen Winden unter Motor von Kopenhagen durch den Falsterbokanal und dann die schwedische Südküste entlang. Am späten Nachmittag frischt der Wind etwas auf, so dass wir noch drei Stunden segeln können, bevor wir dann in Gislövsläge gegen 19:30 Uhr festmachen.

#### **Donnerstag, 22. September, 18:30 Uhr, eine Seemeile vor der Jasmunder Küste**

„Klar zur Wende“, heißt es das erste Mal an diesem Tag. Vor uns steigt die Küste von Rügen steil an. Oben am Steilrand recht voraus ein Mast, der auch in der Karte eingezeichnet ist. Seit wir heute Morgen 07:45 Uhr in Gislövsläge abgelegt haben, sind wir immer so hoch am Wind gefahren, wie möglich, aber nun müssen wir doch noch um Kap Arkona herum einen Haken schlagen.

Um 20:00 Uhr haben wir den Leuchtturm Arkona steuerbord querab. Und wieder ist es dunkel. Wir

segeln nun mit Kurs 150° auf die gegenüberliegende Küste von Jasmund zu. Dort, wo Lohme liegen müsste, erstreckt sich ein helles Lichterband.

„Die Ansteuerung des Hafens ist Tag und Nacht möglich. Eine gute Landmarke bilden die Funkmasten von Rügen Radio und danach auch das Sektorenfeuer, das die Hafeneinfahrt bezeichnet.“ So steht es im NV Hafenslotsen Band 4, 2005.

Und im Hafenhandbuch Mecklenburg-Vorpommern und Polen des DSV steht: „Die Hafeneinfahrt ist durch ein Sektorenfeuer gekennzeichnet.“

Also Ansteuerung auch nachts kein Problem, zumal sich auch keine Untiefen vor dem Hafen befinden.

Gegen 22:00 Uhr wird Thomas oben am Steuer unruhig. Wir segeln immer noch direkt auf die Küste zu, und deren dunkle Wand erscheint ihm nun langsam bedrohlich nah. Laut GPS und Echolot sind wir noch weit vor der 20 m Linie.

Auch mir erscheint die Küste sehr nah. Deshalb prüfe ich mehrmals GPS-Anzeige und Echolot mit der Position auf der Karte. Aber die Position stimmt.

Dennoch: sicher ist sicher. 10 Minuten später machen wir eine Wende nach backbord und segeln längs der Küste auf die Lichterkette von Lohme zu. Dabei entfernen wir uns wieder etwas von der Küste. Der Wind aus Ost lässt parallele Fahrt zur Küste nicht zu.

Ich suche nach dem Sektorenfeuer. Wahrscheinlich wird es von den hellen Lichtern auf diese Entfernung noch überstrahlt. Aber je näher wir auch kommen, vom Sektorenfeuer keine Spur. Nun wird es wieder einmal spannend.

Nach kurzer Erörterung beschließen wir: Weiter segeln bis auf den exakten Längengrad des Sektorenfeuers, wie im NV Hafenslotsen angegeben: 13°36,38' E.

Dann Wende steuerbord, und unter Segel weiter auf Land. An der 10 Meter Linie Segel runter und langsam unter Motor weiter geradezu. Theoretisch müssten wir dann die Hafeneinfahrt treffen.

Theoretisch. Praktisch taucht dann immerhin die dunkle Wand der Hafensmole vor uns auf.

Der Handscheinwerfer bringt zwar Licht ins Dunkel, aber keine Hafeneinfahrt in Sicht. Außerdem blendet die Reflektion an Masten, Wanten und Stagen oft mehr, als der Lichtkegel Sicht verschafft. Entweder geht einer aufs Vorschiff damit, was die Kommunikation erschwert, jedenfalls bei dem lauten Schiffsdiesel der PACIFIX, oder man fährt längsseits dessen, was man beleuchten will, wenn das geht und sinnvoll ist. Letzteres tun wir dann auch.

Allerdings erstmal in die falsche Richtung. Denn nach links weicht die Mole plötzlich zurück. Also Wende und das ganze langsam in die andere Richtung. Und richtig, da ist sie, die Hafeneinfahrt. Aber wo sind die Molenköpfe wirklich zu Ende? Bloß von dem einen freihalten, ohne gegen den anderen zu fahren.

Klingt irgendwie absurd, schließlich sind Hafeneinfahrten groß genug, auf dass locker zwei Schiffe aneinander vorbeikommen. Geschweige denn, dass eines in der Mitten hindurch kommt.

Aber nachts sind nicht nur alle Katzen, sowie Küsten und Molen grau, sondern alles Unbeleuchtete erscheint auch sehr viel näher als am Tage.

Für Beleuchtetes gilt übrigens das Gegenteil. So erscheinen Blinkfeuer von Bojen lange Zeit sehr weit weg, bis plötzlich der dazugehörige Bojenkörper groß und nah vor einem auftaucht.

Nun denn, letztendlich finden wir durch die Hafeneinfahrt und in eine der vielen freien Boxen. Im Hafen liegen nur drei andere Schiffe.

Müßig zu sagen, dass auch hier die Sanitäreanlagen abgeschlossen sind.



Und so wird es wieder weit nach Mitternacht, bis wir das Schiff und uns aufgeklart und ein Nachtmahl zubereitet haben. Gegen 02:00 verkriechen wir uns endlich in die Kojen.

### Freitag, 23. September

Heute Morgen haben wir es etwas langsamer angehen lassen. So sind wir erst um 10:45 Uhr von Lohme gestartet. Aber bis dahin waren wir gründlich verärgert. Und worüber, soll hier nicht unerwähnt bleiben.

Das schon im September ausgeschaltete Sektorenfeuer der Hafeneinfahrt ist die eine Sache.

Dass spät einfahrende Segler in den Häfen vor verschlossenen Sanitäreinrichtungen stehen, daran hatten wir uns schon (fast) gewöhnt.



Wenn aber der Hafenmeister am nächsten Morgen gar nicht erscheint, obwohl die Öffnungszeiten des Hafengebüros, wie sie an der Tür angeschlagen sind, dies angeben, wird es ärgerlich.

Nachdem Thomas sich hinter zwei Seglern hermachte, die ihr Schiff in Bademänteln verließen und offenkundig den Duschräumen zustrebten, konnte er so mit durch die Tür schlüpfen und zu einer Morgendusche kommen. Dem von Thomas geäußerten Wunsche, ihm doch kurz den Schlüssel zu überlassen, damit auch ich zu einer Dusche kommen könne, kamen diese beiden Herren allerdings nicht nach. Das zum Thema Seemannschaft bzw. Kameradschaft.

Glücklicherweise kam Thomas auf die Idee, beim Verlassen der Sanitäreinrichtungen einen Stein zwischen Tür und Rahmen zu legen, sodass auch ich noch zu einer Morgendusche kam. Ein Besuch der Toilette kurz vor dem Ablegen schlug allerdings dann schon wieder fehl, weil der Stein inzwischen wieder entfernt wurde. Und wie gesagt, von einem Hafenmeister weit und breit keine Spur.

Das sparte zumindest wieder einmal die Hafengebühr, die wir ja aber gerne für entsprechenden Service gezahlt hätten.

11:00 Uhr: Ich fahre zunächst unter Motor gen Ost gegen an. Denn der Wind kommt aus SO. Und eine Welle hat sich auch schon aufgebaut. Wir müssen aber erst frei kommen von der vorspringenden Küste des Stubbenkammer, bevor wir uns mit langen Schlägen gen Süd und kurzen nach NO an Stubbenkammer vorbei und dann zwischen Oie und Ruden hindurch der Peenemündung nähern können.

Währenddessen näht Thomas die gestern Nacht an einer Naht weit aufgerissene Sprayhood fachmännisch zusammen.



Um 12:45 Uhr drehen wir bei und stellen das Vorsegel back, um in Ruhe das Reff 2 in das Groß einzubinden. Und dann geht es unter Segeln mit rauschender Welle weiter.



Es wird der schönste Segeltag dieses Törns (und eine weitere spannende Segelnacht). Der Himmel ist klar. Wir segeln eine zeitlang längs Kap Arkona, genießen den Blick auf die Kreidefelsen und beobachten die Ausflugsdampfer. Später holen wir mit einem Schlag nach Osten aus, um dann Kurs zwischen die Oie und Ruden zu nehmen.



Da ist es aber schon Abend, und die Sonne geht glutrot im Westen unter.

Der Kurs zwischen Oie und Ruden hindurch führt durch ein Gebiet vieler Fischernetze, denen es sicherheitshalber auszuweichen gilt, und er führt (wieder einmal) in die Nacht hinein.

Um 19:10 Uhr sichte ich das Feuer von Leuchtturm Peenemünde recht voraus.

Wir tasten uns dann zwischen Tonne 14/Reedel an backbord und O16 an Steuerbord vorbei, passen auf, dass wir nicht mit den weiteren unbeleuchteten Tonnen kollidieren und suchen das grüne Blinken von Tonne 13, denn da geht es kurz Richtung West, bevor es nach SW in das Fahrwasser der Tonnenbankrinne hineingeht.

Wieder ist Thomas am Steuer, während ich die Navigation übernehme, zwischen Karte am Navitisch unter Deck und Ausguck mit Fernglas wechselnd. Ständiger Informationsaustausch ist jetzt wichtig. Wer sieht welches Feuer? Wo zieht der Schatten einer unbefeuerten Tonne an steuerbord vorbei? Welche Tonne ist demnach jetzt auf der Karte abzuhaken? In welcher Richtung müsste jetzt welche Tonne in welcher Farbe und Takt blinken?

Als wir das erste Tonnenpaar der Tonnenmarkrinne und dann auch das dazugehörige Ober/Unterfeuer an Land bei Freest ausmachen, ist es geschafft. Nun segeln wir noch bis Tonne PN6. Es ist 20:40 Uhr und wieder einmal dunkle Nacht. Nach Freest einzulaufen lohnt nicht mehr. Die Sanitärräume sind schon geschlossen, und bis wir landfein sind, gibt es in der Hafenklause auch kein warmes Essen mehr. Da können wir gleich bis nach Wolgast

durchlaufen, dort sind übrigens auch nachts die Sanitärräume zugänglich.

Es dauert dann aber doch noch einmal zwei Stunden, bis wir in Wolgast die Leinen fest haben.



Bis wir ein Nachtmahl eingenommen haben und uns anschließend in den Kojen die Augen zufallen, ist es wieder einmal nach Mitternacht.

### **Samstag, 24. September**

Wir nehmen die Brückenöffnung um 08:40 und verholen - wegen schwachen Windes unter Motor - das Schiff nach Krummin. Nach Klar Schiff und Verstauen der notwendigen Habseligkeiten vom Schiff in das Auto geht es wieder zurück nach Berlin.

### **Resumme:**

Die Winde wehten teilweise mäßig oder aus der falschen Richtung, deshalb relativ viel Motorfahrt.

Die verbleibende Segelzeit erfolgte bei teils schönem, vor allem aber stets trockenem Wetter.

Im Herbst trifft man auf wenige andere Segler, die Häfen sind leer.

Bei längeren Tagesstrecken im Herbst sind Nachtfahrten und das Einlaufen in Häfen bei Dunkelheit kaum zu umgehen.

Oft spart man das Hafengeld, allerdings gibt es oft auch nur eingeschränkten Service.

Die Nachtfahrten waren positiv stressig und unvergesslich.

Bei Nachtfahrten in flachen Gewässern mit engen Fahrrinnen und mit Ansteuerung von unbekanntem oder/und schlecht befeuerten Häfen sind exakte Navigation und Schiffführung (Steuerung), gute Augen und gute Technik (Fernglas, GPS, starker Handscheinwerfer) und vor allem ein eingespieltes Team Voraussetzung. Ohne gegenseitiges Vertrauen und dennoch ständiges „gegen checken“ geht es nicht (oder es geht schief).

## Die letzte Seite

### Adressliste VdHSSB e.V

Internet Liegeplatz:  
<http://www.vdhssb.de>

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

Bankverbindung  
Berliner Sparkasse  
Konto: 6604022046  
BLZ 100 500 00

### Der Vorstand

1. Vorsitzender  
Reinhold Balzer, Renschweg 12,  
12353 Berlin,  
Tel.: 030 604 2862,  
Fax: 030 604 2862
  2. Vorsitzende  
Regina Schädler, Birkbuschstr.47,  
12167 Berlin,  
Tel.: 030 771 4907
- Schriftführer  
Bernhard Lewe, Schillerstr. 6,  
10625Berlin,  
Tel.: 030 312 8740
- Kassenwart  
Holger Plaasche, Fraenkelufer 38,  
10999 Berlin,  
Tel.: 030 4098 4632
- Ausbildungswartin  
Regina Schädler
- Sportwart  
Manfred Pries, Eichenallee 3a,  
14532 Stahnsdorf  
Tel.: 033701 745 446
- Jugendwartin  
Mechtild Böttcher,  
Stubenrauchstraße 23/24,  
12161 Berlin,  
Tel.: 030 859 1595

Umweltobmann  
Lothar Loehrke, Tulpenstr. 9,  
12203 Berlin,  
Tel.: 030 834 8785

EDV-Obmann  
Bernhard Lewe

Fahrtenobmann  
Thomas Kübler, Hochstr. 20,  
13357 Berlin  
Tel.: 030 465 2799

### Der Ehrenrat

Harald Fischer, Meller Bogen 32,  
13403 Berlin  
Tel.: 030 413 3304,  
email: [Harald.S.Fischer@t-online.de](mailto:Harald.S.Fischer@t-online.de)

Martin Grund, Hasenhegerweg 31,  
12353 Berlin  
Tel.: 030 667 1039

Karl-Peter-Nielsen, Leydenallee 70,  
12167 Berlin  
Tel.: 030 792 6348,  
email: [Dr.Nielsen@nielsen-gmbh.de](mailto:Dr.Nielsen@nielsen-gmbh.de)

Anne Schöppner, Eichenallee 3a,  
14532 Stahnsdorf  
Tel.: 033701 745 446

Olaf Ziemann, Elsterstr. 24,  
14612 Falkensee  
Tel.: 03322 24 0052

### und hier noch das Allerletzte...

