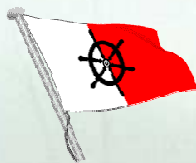


Die Schiffergilde zu Berlin e.V.

**Eine Gemeinschaft
von Seeseglern**



Der Ausguck I/2012

**Eine
Informationsschrift
der Schiffergilde
zu Berlin e.V**



Liebe Gildeschwestern, Liebe Gildebrüder, Liebe Leser

Der Ausguck - warum dieser Name?

Nun, der Ausguck diene von Alters her in der Seefahrt dazu, in die Ferne, quasi in die Zukunft zu schauen, gleichzeitig bot er auch die Möglichkeit weit zurück zu blicken wo sich das Kielwasser in der Weite verliert. Er sollte den Schiffer informieren!

Dies ist auch das Ziel dieser Informationsschrift, die den Gildebrief ersetzen soll. Wie ehemals der Ausguck soll dieses Heft über Zukünftiges informieren, und gleichzeitig dem einen oder anderen, der selbst nicht in der Lage ist, Vergangenes zu erinnern, die Möglichkeit geben, dieses Wissen zu teilen.

Und daher Ausguck und nicht Nachrichten, News oder Kurier, denn ihnen allen ist eines gemeinsam: Sie beziehen sich weitestgehend ausschließlich auf Aktualität. Auf einen Schnappschuss des Jetzt, nicht auf die Zukunft, auch nicht auf die Vergangenheit. All das aber tut der Ausguck.



www.segelwerkstatt-berlin.de

SEGELWERKSTATT - Berlin

Beate Thom

Segeln ist eine Leidenschaft ...

.. Segelmachen auch !

Im Saatwinkel 23
13599 Berlin - Tegel

Tel.: 030 - 3 34 81 21
Fax: 030 - 3 34 81 99
info@segelwerkstatt-berlin.de

Öffnungszeiten:
Mo - Mi: 09:00 - 17:00 Uhr
Do. + Fr: 09:00 - 16:00 Uhr

Auf dem Gelände des
"Bootshaus Saatwinkel"
Auch für Ihr Boot ist eine
Anlegemöglichkeit
vorhanden.


SEGELWERKSTATT

Und er soll noch mehr tun! Er soll anderen Zeigen, wer wir - die Schiffergilde zu Berlin e.V. sind - und was wir tun und was wir dem Fahrtensegler bieten möchten.

In diesem Sinne verbleibe ich
mit Schiffergruß

Gunther Urbach Gildemeister



Inhalt

Inhalt		
Vorwort	2	
Aktuelles		Aktuelles
Ein Verein stellt sich vor	4	
Termine 2012	5	
Wettbewerbe		Wettbewerbe
Fahrtenwettbewerb der Kreuzerabteilung des DSV	6	
Fahrtenwettbewerb des Berliner Seglerverbandes	7	
Fahrtenwettbewerb der Schiffergilde zu Berlin	8	
Infos		Infos
Elektronische Binnennavigationskarten (Inland ENC).	8	
Interessante Downloads und Aktualisierungen	10	
Berichte		Berichte
Fahrtenbericht GB Brandes 2011 (Kurzfassung)	12	
Reiseabschnitt des Segeltörns der SY Freya 2011	17	
Törnarchiv		Törnarchiv
Bereich Hochsee	24	
Bereich See	24	
Bereich Küste	26	
Impressum	27	Impressum



Die Schiffergilde zu Berlin e.V.

Ein Verein stellt sich vor

Die Mitglieder der **Schiffergilde** sind überall auf der Welt zu finden, haben jedoch zumeist ihren Heimathafen in Berlin. Es muss nicht gerade eine Weltumsegelung oder eine Transatlantikregatta sein. Nein, man findet sie ebenso an den Küsten der Nord- und Ostsee oder im Mittelmeer. Vertreten sind hier alle Altersstufen. Ob der kleine angehende „Pirat“ oder die „drei Käse messende“ Windsbraut, der junge, dynamische Segler, oder der eher ruhig, aber routiniert agierende Rentner, sie alle finden sich in der Schiffergilde, denn sie haben einen gemeinsamen „Virus“: Sie lieben das Seesegeln. Die **Schiffergilde zu Berlin** hat als Verein dank der herausragenden seglerischen Leistungen ihrer Mitglieder weit über die Grenzen Berlins hinaus einen anerkannten guten Ruf! Denn die Namen ihrer Seglerinnen und Segler (Gildeschwestern und Gildebrüder genannt) findet man alljährlich in den Ergebnislisten deutscher Fahrtenwettbewerbe. Vornehmstes Ziel der Gilde ist es, dafür zu sorgen, Erfahrungen von Seemannschaft und neuen Revieren jungen Schiffern (wobei „jung“ hier bedeutet: jung im Metier des Seesegelns) in Vortrag und praktischer Veranstaltung weiterzugeben. Das ist bis heute so geblieben.

Die Gilde bildet im Winter aus. Aber auch unsere recht lockeren Schiffertreffs im Sommer vor Anker, bzw. an der Gildeboje vor Schwanenwerder, sind inzwischen Tradition. Die „**Gilde**“ hat kein eigenes Clubhaus mit Hafen. Sie ist bei den vielen befreundeten Berliner Segelclubs und Vereinen immer ein gern gesehener Gast und ist so auch für die Segler besser zu erreichen! Die Gilde will die Segler unterstützen und ihnen möglichst preisgünstig, am besten kostenlos, hochwertige Fortbildungs- und Informationsveranstaltungen anbieten. Mitgliedern der Vereine, die diese Philosophie der Gilde teilen und ihr zur Veranstaltungsdurchführung das Gastrecht gewähren, können daher auch regelmäßig zu den gleichen Konditionen wie Gilde-Mitglieder daran teilnehmen. Das Veranstaltungsangebot findet man auf der Homepage

www.schiffergilde-berlin.de

oder in diesem Heft.

Wenn auch in Ihrem Verein solche Veranstaltungen stattfinden sollen, setzen sie sich einfach mit uns in Verbindung. Die Ansprechpartner finden Sie am Ende dieses Heftes.

Ihre Schiffergilde zu Berlin



Hier liegen Sie richtig!

Termine 1. Halbjahr 2012

Fr., 10.02.2012, 17:00-22:00 Uhr Sa., 11.02.2012, 10:00-18:00 Uhr, So., 12.02.2012 10:00-13:00 Uhr	Workshop: Wetterworkshop in Berlin Dozent: GB Peter Steinberg, Schiffergilde zu Berlin Dipl. met. Petra Gebauer, FU Berlin Norbert Kruse, DARC OV Berlin Wilmersdorf Ort: SEGLERVEREINIGUNG 1903 e.V., Wannseebadweg 40, <u>14129 Berlin</u> Gebühr: 10,- € für Mitglieder SchGzB, 35,- € für Mitglieder KA, TO, KYCD 20,- € für Junioren (bis z. voll. 21. Lj) 45,- € für Mitglieder von DSV Vereinen 55,- € für Nichtmitglieder.
Sa., 19.02.2012, 10:00 Uhr	Winterwanderung : Krongut Bornstedt Treffpunkt: Eingang Schloss Sanssouci Nordseite am Obelisken. Danach Wanderung zum Krongut Bornstedt. Mittag- essen 12:30 Uhr im Restaurant des Krongut Bornstedt
Sa., 03.03.2012, 11:00 Uhr bis So., 04.03.2012, 15:00 Uhr	Seminar: Medizin auf See Dozent: Dr. med. Melanie Aalborg und Seenotretterin und Physio- therapeutin Anna Münch Ort: Segler-Verein Stößensee e.V., Havelchaussee 129, <u>14055 Berlin</u> Gebühr: 30,- € für Mitglieder SchGzB, SVSt 40,- € für Mitglieder KA, TO, KYCD 20,- € für Jugend (bis z. voll. 21. Lj) 60,- € für Mitglieder von DSV Vereinen 70,- € für Nichtmitglieder
Do., 08.03.2012, 19:00 Uhr	Klönabend: Mit dem Jollenkreuzer über die Masurischen Seen Dozent: Dr. Stefan Schneider Ort: Verein Seglerhaus am Wannsee e.V., Am Großen Wannsee 24, 14109 Berlin Gäste willkommen - Eintritt frei (*)
So., 11.03.2012, 14:00 Uhr,	Vortrag: EMYR (Eastern Mediterranean Yacht Race) Eine Segelrally der anderen Art - Bericht über Länder, Leute und Kulturen (Zypern, Jordanien, Israel, Ägypten) Dozent: GS "Teddy" Renate und Uwe Pfeiffer-Nieguth Ort: Verein Seglerhaus am Wannsee e.V., Am Großen Wannsee 24, 14109 Berlin Eintritt frei (*)

(*) Anmeldung wünschenswert (0171-740 38 05, info@schiffergilde-berlin.de)

Anmeldungen zu gebührenpflichtigen Veranstaltungen über:

Die Schiffergilde zu Berlin e.V. c/o Gunther Urbschat, Leonorenstraße 89, 12247 Berlin,
Tel 030 / 75 77 65 – 0, FAX 030 / 75 77 65 – 99, E-Mail urbschat@schiffergilde-berlin.de oder
online über <http://www.schiffergilde-berlin.de/> (**Hier finden Sie auch alle Flyer zu den Ver-
anstaltungen im PDF Format**)

**Überweisung der Kursgebühren auf das Konto Schiffergilde zu Berlin e.V., Berliner
Volksbank, Kto.-Nr. 5702 165 000, BLZ 100 900 00.**

Mo., 19.03.2012, 20:00 Uhr,	Ort:	Jahreshauptversammlung Segler-Verein Stößensee e.V., Havelchaussee 129, 14055 Berlin
Do., 05.04.2012, 19:00 Uhr,	Ort:	Schifferabend Verein Seglerhaus am Wannsee e.V., Am Großen Wannsee 24, 14109 Berlin
Sa., 12.05.2012, 14:00 Uhr	Ort:	Anbojen, Gildeboje, 52° 26,94' N; 13° 10,47' E
Sa., 09.06.2012, Sa., 14.07.2012, Sa., 11.08.2012, Sa., 08.09.2012, jeweils 14:00 Uhr	Ort:	Bojentreff, Gildeboje, 52° 26,94' N; 13° 10,47' E



Erfolge der Gildemitglieder in den Fahrtenwettbewerben

Am 19.03.2011 fand im Berliner Hotel Maritim pro Arte die **Preisverleihung der Fahrtenpreise der Kreuzerabteilung des Deutschen Seglerverbandes** statt. Bei



der diesjährigen Preisverleihung wurden außer den begehrten Sonderpreisen insgesamt 77 Gold-, Silber- und Bronzemedallien vergeben. Davon erhielten Berliner Segler 39 Medallien.

Von den 8 vergebenen Sonderpreisen der KA gingen 4 nach Berlin, was wieder einmal belegt, wie qualitativ hochwertig die Törns der Berliner Fahrtensegler doch sind.

An Sonderpreisen konnte Gildebruder Peter Lühr den Commodore-Preis nach Hause bringen.

Der Arthur-Doerwaldt-Gedächtnispreis wurde von GB Dr. Gerhard Hinz nach Berlin geholt.

Hier die Medallien-Bilanz der Gildemitglieder:



Skipper	Yacht	Bereich	Preis
Dr. Manfred Brandes	Libra	Hochsee	Gold
Peter Lühr	Freya	Hochsee	Gold
Ulrich Hering	Nadine	Hochsee	Silber
Wolfgang Böhm	Hei-Jo	See	Gold
Dr. Gerhard Hinz	Boreas	See	Gold
Peter Steinberg	Wotann	See	Gold
Gudrun Honnef	Dabdeh	See	Silber
Rainer Lorenz	Andiamo	See	Silber
Renate Pfeiffer-Nieguth	Pure fun	See	Silber
Mark-Wolfram Schmidt	Typhon	See	Silber
Peter Schmidt	Diva	See	Silber
Detlef Dittrich	Eleuteria	See	Bronze
Thomas Kleisch	Oh Baby	See	Bronze
Thilo Welz	Maria	See	Bronze



Am 11.03.2011 fand im Segelverein Stößensee die **Preisverleihung der Fahrtenpreise des Berliner Seglerverbandes** statt. Wieder einmal war die Schiffergilde zu Berlin mehr als erfolgreich vertreten, wie in der folgenden Übersicht festzustellen ist. GB Steinberg hielt wieder, unterstützt von seiner lieben Frau Hertha in bewährter Art und Weise die Laudationes für die Preisträger. Krönender Abschluss des Abends war der Film-Vortrag von Ronald Gottschalk über seinen Törn "Ostfriesland - Watt für Inseln". Ein rundum gelungener Abend!

Hier die Ergebnisse:

Skipper	Yacht	Bereich	Preis
Peter Lühr	Freya	Hochsee	Gold
Dr. Manfred Brandes	Libra	Hochsee	Silber
Wolfgang Böhm	Hei-Jo	See	Gold
Peter Steinberg	Wotan	See	Gold
Dr. Gerhard Hinz	Boreas	See	Gold
Heinz Niggemeyer	Abraxas	See	Silber
Renate Pfeiffer-Nieguth	Pure fun	See	Bronze
Detlef Dittrich	Eleuteria	See	Bronze
Mark-Wolfram Schmidt	Typhon	Küste	Gold
Gudrun Honnef	Dabdeh	Küste	Gold
Thomas Kleisch		Charter	Gold
Thilo Welz		Charter	Gold

Am 21.04.2011 fand traditionsgemäß unser **Schifferabend im VSaW e.V.** statt. Wie immer war das Ambiente nicht zu übertreffen, die Organisation perfekt! Viele Gildeschwestern und Brüder, sowie Freunde und Förderer der Schiffergilde zu Berlin gaben sich ein Stelldichein. Selbst der Präsident des Deutschen Segler Verbandes, Herr Dr. Rolf Bähr, war erschienen. Die Stimmung war gut und nach der Begrüßung durch den Gildemeister, einleitenden Worten und einigen Danksagungen kamen wir, neben dem Essen natürlich, zum Hauptthema des Tages, der Verleihung der Preise des Fahrtenwettbewerbs der Schiffergilde zu Berlin e.V. für die Saison 2010. GB Aalburg bot, im Verein mit seiner Tochter Melanie, wieder eine kurzweilige, humorvolle Präsentation der Laudationes. Leider zum letzten mal, denn GB Aalburg wird diese Funktion nicht länger wahrnehmen. In Anerkennung seiner Leistungen für die Schiffergilde und den Fahrtensegelsport wurde ihm vom Gildemeister daher die goldene Ehrennadel der Schiffergilde zu Berlin e.V. verliehen.

Die Preisträger können, wie üblich unter dem jeweiligen Preis auf der Homepage abgelesen werden. Hier eine Zusammenfassung des Ergebnisses dieses Abends:

Skipper	Preis
Peter Steinberg	Stettiner Lotse
Martina Waltner	Fritz-Joachim-Otto-Gedächtnispreis
Dr. Gerhard Hinz	Fünfstern-Preis
Ronald Gottschalk	Jubiläumspreis
Claus Reichardt	Kapitän-Horn-Gedächtnispreis
Günter Frentin	Seniorenpreis
Familie Wettstein	Familienpreis
Peter Lühr	Blauwasserpreis
Manfred Brandes	Schifferglocke
Ulrich Hering	Kapitän-Mudlack-Erinnerungspreis
Rainer Lorenz	Stella-Maris-Preis
Wolfgang Böhm	Unda-Maris-Preis
Günther Prinz	Sonder-Preis

Hilfreiche Infos

Elektronische Binnennavigationskarten (Inland ENC).

Seit Juni 2011 stehen die offiziellen Elektronischen Binnennavigationskarten (Inland ENC) der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes unter zum kostenlosen Herunterladen unter www.elwis.de bereit. Mit dem ELWIS-Abo-Dienst können sich die Nutzer über die Herausgabe neuer oder geänderter Inland ENC informieren lassen. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bietet weiterhin im Internet einen WebMapService für Inland ENC zur kostenlosen Nutzung an:

www.wsv.de/service/karten_geoinformationen/geodatendienste/geobasisdienste/index.html

Die Inland-ENC können als **Web Map Service (WMS)** betrachtet werden. Dieser

Dienst ist kostenlos und zu finden unter:

http://wsvmapserv.wsv.bund.de/ol_ienc/index.html

Aber wer will - oder besser kann - schon ständig online sein? Es besteht die Möglichkeit, über **ELWIS-Abo** Informationen zu erhalten, dass neue bzw. geänderte Inland-ENC zur Verfügung stehen. Für die Anzeige der Inland-ENC ist eine Inland ECDIS-Applikation (Gerät oder Software) erforderlich. Diese Inland ECDIS-Applikation ist **nicht** Umfang der kostenfreien Bereitstellung von Inland-ENC. Aber.... Das schöne an dem gewählten Dateiformat ist, dass die Karten mit der Freeware Software **OpenCPN** gelesen werden können. Diese kann kostenfrei heruntergeladen werden unter:

<http://opencpn.de/startseite>

Die Inland-ENC sind kompatibel zum Inland ECDIS Standard 1.02 ... 2.1. Die Kompatibilität zum Inland ECDIS Standard sowie das Herstellungsdatum und den Bereich der Abdeckung der einzelnen Inland ENC-Cells kann man dem nachstehenden Verzeichnis der verfügbaren elektronischen Karten (IENC) entnehmen. Hier finden Sie die IENC Dateien. Diese sind als ZIP-Archive jeweils wasserstraßenbezogen hinterlegt.

<http://www.elwis.de/RIS-Telematikprojekte/Inland-ENC-der-WSV/IENC-Dateien/index.php.html>

Leider lassen sich die Karten nicht insgesamt herunterladen, sondern nur eine nach der anderen und das auch dann jeweils mit der erforderlichen Bestätigung dafür, dass keine Gewähr und Haftung übernommen wird. Aber darüber kann man hinwegsehen. Man sollte sich trotz der Möglichkeit, die Karten online zu betrachten, auf jeden Fall die Karten downloaden, denn man hat ja nicht immer einen Internetzugriff.

Wasserstraße	(km von/bis)		Wasserstraße	(km von/bis)	
Donau	2200	2410	Neckar	0	200
Dortmund-Ems-Kanal	0	10	Rhein	330	860
Elbe	5	605	Rhein-Herne-Kanal	1	4
Elbe-Havel-Kanal	330	379	Ruhr	0	0
Elbe-Seitenkanal	0	110	Saar	0	90
Havel-Oder-Wasserstraße	5	133	Untere Havel-Wasserstraße	3	65
Main	0	380	Wesel-Datteln-Kanal	0	5
Main-Donau-Kanal	0	170	Weser	210	360
Mittellandkanal	0	290	Westoder	907	907
Mosel	0	240			

Handbuch Binnenschifffahrtsfunk

Nach der letzten Änderung der BinSchStrO trifft der aktuell gültige Wortlaut des Paragraph 1.10, Nr. 1 Buchst. I u.a. folgende Aussage über das Handbuch Binnenschifffahrtsfunk, das sich an Bord befinden muss:

"Ein Abdruck des Handbuchs Binnenschifffahrtsfunk, Allgemeiner Teil und Regionaler Teil Deutschland für die befahrene Wasserstraße, in der jeweils geltenden Fassung; als Abdruck gilt auch eine elektronische Textfassung, wenn sie jederzeit lesbar gemacht werden kann"

Durch die Verwendung eines Computers in Verbindung mit einem den Inhalt des Handbuchs Binnenschifffahrtsfunk enthaltenden geeigneten Speichermedium wie z. B. Festplatte, CD-ROM oder USB-Stick wird die oben genannte Vorschrift erfüllt.

Dokument	Download Adresse
Handbuch Binnenschifffahrtsfunk Regionaler Teil Deutschland 2011-1	http://www.fvt.wsv.de/handbuch/Handbuch_BSFF_2011.pdf
Register zum Handbuch Binnenschifffahrtsfunk 2010 Regionaler Teil	http://www.fvt.wsv.de/handbuch/register.pdf
Schnellfinder	http://www.fvt.wsv.de/handbuch/schnellfinder_2011_3z.pdf

Leider ist der Allgemeine Teil des Handbuches nicht im Download verfügbar und kann zum Preis von zur Zeit 35 € über die **Zentralkommission für die Rheinschifffahrt** bezogen werden (<http://www.ccr-zkr.org/>)

Dauerbrenner des Deutschen Wetterdienstes

Sturmwarnungen und Seewetterberichte für die Sport- und Küstenschifffahrt Ausgabe 10/2011	http://www.dwd.de/bvbw/generator/DWDWWW/Content/Schifffahrt/Download/Dauerbrenner112011,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/Dauerbrenner112011.pdf
---	---

Bedienungsanleitung verloren ? Kein Problem:

Datenblätter und Beschreibungen bei Busse Yacht Shop	http://www.busse-yachtshop.de/pdf/
--	---

Törn durch den Götakanal 2012 ?

Alles online einschl. Kartenbuchung, Öffnungszeiten, Häfen etc.	http://www.gotakanal.se/de/Gota-kanal/Freizeitboote/
---	---

Die Redaktion der Schiffergilde zu Berlin e.V. recherchiert die Beiträge nach bestem Wissen und Gewissen. Eine Gewähr für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte kann auch auf Grund kurzfristig möglicher Veränderungen durch Dritte nicht übernommen werden. Jegliche Haftung, insbesondere für eventuelle Schäden oder Konsequenzen, die durch die Nutzung der angebotenen Informationen entstehen, sind ausgeschlossen. Gemachte Angaben, technische Beschreibungen, Anleitungen, Checklisten, etc. sind vom Nutzer/Anwender im Einzelfall auf ihre Richtigkeit und Gültigkeit zu überprüfen.

Der „World Ocean Review

erscheint 2010 das erste Mal und soll in Zukunft in regelmäßigen Abständen herausgegeben werden. Entstanden ist ein umfassender und profunder Bericht, der den Zustand der Weltmeere und die Wirkungszusammenhänge zwischen dem Ozean und ökologischen, ökonomischen und gesellschaftspolitischen Bedingungen aufzeigt. Die wissenschaftlich gesicherten Erkenntnisse sollen all denen dienen, die sich aktiv und fundiert an den aktuellen Diskussionen im Umfeld der Meeresforschung beteiligen möchten.

Dokument	Download Adresse
Der World Ocean Review als gezipptes PDF File	http://worldoceanreview.com/wp-content/downloads/WOR_gesamt.zip
Den World Ocean Review kostenlos bestellen	http://worldoceanreview.com/bestellen/

Broschüre „Sicherheit auf dem Wasser“

Sicherheit auf dem Wasser Wichtige Regeln und Tipps für Wassersportler	http://www.bmvbs.de/./sicherheit-auf-dem-wasser.pdf
---	---

Gesetze und Verordnungen

Verordnung zur Einführung der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung (BinSchStrEV) vom 16.12.2011	http://www.bgbl.de/Xaver/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBI&start=/*[@attr_id='bgbl112s0002.pdf']
--	---

Technik

Auf diesen Seiten sind Links zu anderen Seiten mit Schwerpunkt Funktechnik im Internet gelegt bzw. es werden die in einer Datenbank gespeicherten URLs/Domains an entsprechende Homepages weitergeleitet. Quelle: Dipl.-Ing. Martin Erger, DK4FD	http://www.hamgate.de/
---	---

Allgemein Interessantes

CONTIS ist eine neue, vom BSH entwickelte Meeres-Datenbank, die auf einen Blick zeigt, welche unterschiedlichen Nutzungen unsere Meeresumwelt heute und in Zukunft bietet. Die entsprechenden Geodaten aus CONTIS, beispielsweise zu Seeschifffahrt, Rohstoffabbau, geplanten Offshore-Windparks oder ökologischen Schutzgebieten, stehen in Form digitaler Karten zur Verfügung. CONTIS konzentriert sich auf den deutschen Festlandssockel und die ausschließliche Wirtschaftszone.

CONTIS (Continental Shelf Information System)	http://www.bsh.de/de/Meeresnutzung/Wirtschaft/CONTIS-Informationssystem/
---	---

Kurzfassung Segeltörn SY Libra 2011

Dres Heidi und Manfred Brandes



SY Libra in Vestmanna Färöer

Beim Start am Sonnabend dem 21. Mai haben wir keinen konkreten Plan für unsere diesjährige Segelreise. Klar ist nur: nicht die Ostsee. Dafür fehlt uns das notwendige Kartenmaterial. Leider haben wir schon 3 Wochen sommerliches Wetter verpasst. Trotzdem sind wir froh, überhaupt wieder auf Törn gehen zu können. Im letzten Jahr waren wir uns einig, die Färöer möchten wir noch einmal und nicht nur auf der Durchreise besuchen. Für den ersten Abschnitt der Reise wählen wir den Weg durch den Kleinen Belt. 1999 sind wir hier rund Fünen gesegelt, seit dem nicht mehr. In Tagesetappen

geht es über Burgtiefe auf Fehmarn, Heiligenhafen, Søby auf Ærø, Fynshav, Middelfart, Juelsminde, Grenå nach Sæby. Wegen Starkwind und z. T. ungünstiger Windrichtung legen wir zweimal Hafentage ein. Die GRIB-Daten sagen für die weiteren Tage im Skagerrak nur Starkwind aus West voraus. Der direkte Weg nach Kap Lindesnes in Norwegen ist somit nicht machbar. In Sæby, dem bisher teuersten dänischen Hafen, wollen wir nicht länger warten. In einer Nachtfahrt segeln wir Richtung Norden nach Fjällbacka in die westschwedischen Schären. Hier waren wir 1992 schon einmal mit einem Charterboot auf dem Weg vom Limfjord nach Oslo. Wir segeln weiter in Slalomfahrt durch die Schären nach Norden. Es herrscht reger Bootsverkehr. Auch die meisten Segler fahren unter Motor. Nördlich der Kosterinseln ändern wir abends den Kurs nach Westen. In der Nacht ist totale Flaute.

Der Motor läuft möglichst langsam, denn uns erfasst der südnorwegische Küstenstrom mit fast 2 kn. Am nächsten Morgen hat er uns 14 sm zusätzlich vorangebracht. Als dann der Wind stark auffrischt und auf SW gegen an dreht, biegen wir bei Lillesand in die Blindleia ein. Abends erreichen wir Kristiansand. Früh am nächsten Morgen geht es weiter. Angesagt sind N bis NO 5 Bft, ideale Richtung. Tatsächlich sind es später 6 bis 7 Bft parallel zur Küste. Zunächst segeln wir mit ausgebaumter Fock vor dem Wind. Dann ziehe ich noch das Groß mit drei Reffs. Nachdem gerade Mandal achteraus liegt, legt der Wind weiter zu. Bei Lindesnes befürchten wir den Kap-Effekt. Beigedreht im freien Wasser berge ich alle Segel und setze nur die Fock 2. Damit kommen wir sicher bis Farsund. Hier und im Rekefjord legen wir wetterbedingt je einen weiteren Hafentag ein. Von jetzt an stehen wir vor der Frage, ergibt sich ein passendes Wetterfenster für eine Fahrt über die

nördliche Nordsee zu den Shetlands, oder folgen wir ein drittes mal der norwegischen Küste weiter nach Norden. Nach einer Nachtfahrt und vorbei an den Inseln Utsira und Bømlø sind wir am Freitagabend vor Pfingsten im Kviturdspollen beim Bergener Segelclub. Tags darauf segeln wir nach Strusshamn auf Askøy. Am Pfingstsonntag fahren und schieben wir mit Leihfahrrädern einen etwas beschwerlichen Weg insgesamt 30 km zum Fischmarkt im Zentrum von Bergen. Am Montag führt der innere Weg nordwärts, für uns neu, u. a. durch den Alverstraumen und den Radsund. Abends erreichen wir den sicheren Hafen Eivindvik. Hier verbringen wir den nächsten Tag bei starkem Dauerregen. Am 15. Juni segeln wir nach



Trollkonufigur auf Vagar

Askvoll. Am Morgen hatte ich aus dem Internet GRIB-Daten heruntergeladen. In zwei Tagen könnte sich ein Wetterfenster für die Überfahrt zu den Shetlands ergeben. Einen Tag mit Sonne und Wind nutzen wir zum Wäschewaschen und Trocknen. Nachts und am nächsten Tag regnet es wieder. Leider ist hier kein WLAN verfügbar, um aktu-

elle Wetterdaten zu bekommen. Der DWD verspricht zwei Tage Wind bis 3 Bft aus Süd bis Ost, dann Nord bis Nordwest und keinen Starkwind. Am späten Nachmittag legen wir bei Nieselregen und schwachem Wind ab. In der Nacht mit Kurs nach Westen kommt dann der versprochene Südwind, springt nach einigen Stunden aber auf Nord um. Wiederholt können wir den Blister nutzen und kommen gut voran. Nach 183 sm in knapp 39 Stunden legen wir in Baltasound auf der Shetlandinsel Unst an. Das Hotel am Hafen hat ein WLAN. GRIB-Daten und DWD besagen weiter keinen Sturm, Wind ideal um Nordost bis 5 Bft. Ich berechne für den nächsten Tag ein passendes Fenster für den Gezeitenstrom nördlich Muckle Flugga. Wir legen um 17 Uhr ab und segeln 194 sm mit meist frischem Wind durch zwei Nächte bei durchschnittlich 5,6 kn, zuweilen mehr als 7 kn über Grund. Bei Muckle Flugga haben uns 1,5 kn Strom geschoben. Nach einem Monat, am 22. Juni früh um 3:30 Uhr machen wir in Tvøroyri auf Sudurøy, der südlichsten Insel der Färöer, fest. Bei jeder Hin- und Rückfahrt nach Island fühlten wir uns hier wie zu Hause, haben viele Freunde gefunden. Am kommenden Wochenende wird Joansøkan, Sommersonnenwende, als Volksfest mit einer Ruderregatta gefeiert. Das wollen wir miterleben. Am



Risin und Kellingin (Riese und Hexe)

Sonnabend dem 25. Juni ist der Höhepunkt der Feier. Leider kommen am Sonntag Sturm und Regen. Auch Montag und Dienstag ist noch Starkwind. Erst danach geht es weiter. In den folgenden 10 Tagen umsegeln wir die meisten der 18 Färöerinseln. Beeindruckend sind die abgelegenen Inseln Svinoy und Fugloy im Osten und die



Hvalnassund

über 800 m hohen senkrecht ins Meer abfallenden Gipfel im Norden. Zwischen den Inseln sind schmale Sunde mit starken Gezeitenströmen. Wiederholt geraten wir in chaotischen Seegang mit kurzen steilen Wellen, die unser Boot durchschütteln. Für kritische Passagen berechne ich die passenden Zeiten. Trotzdem segeln wir für Stunden auch mal fast auf der Stelle. Auf der Westseite sehen wir in der Steilwand tiefe Höhlen, in die von Vestmanna kommende Motorboote mit Touristen hineinfahren. Vor einem Jahr auf dem Rückweg von Island hatten wir Bedenken, bei Starkwind durch den engen Vestmannasund zu fahren. Diesmal gibt es keine Probleme. Außer Tvøroyri und Miðvágur waren alle Häfen neu für uns. Überall erleben wir eine überwältigende Hilfe und Gastfreundschaft. Wir werden eingeladen, im Auto mitgenommen, dürfen in Privathäusern die Dusche nutzen und auf Wunsch werden Kirchen extra für uns zur Besichtigung geöffnet. In keinem Hafen bezahlen wir Liegegebühren. Zurück in Tvøroyri sind die uns vom Vorjahr bekannten Traditionssegler der Färöer Regatta im Hafen. Am 11. Juli segeln wir nach Süden Kurs Schottland. Nach Kinlochbervie ist es mit 203 sm die gleiche Distanz wie zu den Shetlands oder zu den Orkneys. Wir benötigen 55 Stunden, 34% müssen wir mit Motor fahren. Drei Hafentage verbringen wir in Loch Inver. Wir sind im Zentrum eines Tiefs, dass nur langsam weiterzieht. Dann machen wir wieder einen großen Sprung von 223 sm durch drei Nächte nach Portrush in Nordirland. Ein Höhepunkt dabei ist die Vorbeifahrt an der Insel Staffa im Sonnenschein mit ihren Basaltsäulen und der Fingalshöhle. Felix Mendelssohn Bartholdy war hier und ist zu seiner Hebriden-Ouvertüre inspiriert worden. Das Gegenstück dazu ist der sog. Giant's Causeway in Nordirland mit gleichartigen Basaltsäulen. Ein junges Ehepaar aus Belfast fährt uns mit dem Auto zu dieser und weiteren Sehenswürdigkeiten an der Nordküste. Am



Nolsoy

nächsten Tag nehmen wir den Zug nach Londonderry und machen dort eine Stadtrundfahrt im Bus. In der Stadt mit ihren historischen Sehenswürdigkeiten und der Geschäftigkeit ist der Konflikt zwischen Katholiken und Protestanten nach wie vor gegenwärtig. In einer schnellen Nachtfahrt von 102 sm

erreichen wir am 24. Juli morgens um 7 Uhr Peel auf der Isle of Man. Es ist genau der richtige Zeitpunkt, um bei Hochwasser in den abgeschleusten inneren Hafen fahren zu können, Tidenhub 7 bis 8 m. Sehenswert sind Peel Castle und ein informatives Museum. Am nächsten Morgen pünktlich 6 Uhr dürfen wir wieder raus, nehmen Kurs auf Dublin. Bei Sonnenuntergang erreichen wir die Howth Marina. Am kommenden Tag fahren wir per Bahn in das Zentrum von Dublin und weiter mit dem Bus in einen Vorort. Dort treffen wir uns mit unserer Tochter Anne. Sie ist in einer Tanzschule für Irish Dance, hat hier vor einigen Jahren eine Ausbildung erhalten. Es wird Mittag, bis wir am nächsten Tag ablegen. Bei nur schwachem Wind erreichen wir spät abends bei einsetzendem Regen Wicklow. Im Segelklub machen wir die Bekanntschaft des Commodore, der die alle 2 Jahre stattfindende Regatta Rund Irland organisiert. Früh legen wir wieder ab. Mit Wind und Strom von hinten segeln wir schnell zwischen der Küste und dazu parallelen liegenden Sandbänken. Ab der Leuchtturminsel Tuskar Rock haben wir in Richtung Westen den Strom von vorn und nur noch schwachen Wind. Nach 3 Stunden Motorfahrt erreichen wir endlich Kilmore Quay an der irischen Südküste, wo unsere Freunde Onja und Willi mit dem Abendessen warten. In 4 Wochen wollen wir zu Hause sein. Am nächsten Nachmittag legen wir ab, Kurs Süd, Richtung Englischer Kanal. Der Wind ist schwach und dreht im Laufe der Nacht auf Süd. Vormittags ändern wir den Kurs nach Milford Havn Süd-Wales. Die Nacht verbringen wir vor Anker in der Dale-Bucht. Trotz Gegenwind und zeitweise Nieselregen geht es am nächsten Morgen mühsam weiter. Die Nacht und noch den ganzen nächsten Tag brauchen wir bis Land's End. Dort haben wir absolut unpassende Tide. Nachdem wir spät abends endlich mitlaufenden Strom haben, kommt er hinter der Leuchtturminsel Longship wieder von vorn. Der Wind ist weg und selbst unter Motor ist das Boot nur schwer auf Kurs zu halten. Erst am Morgen hinter Lizard Point geht es wieder unter Segel vorwärts. Am 2. August

gegen 18 Uhr legen wir im vertrauten Yachthafen Plymouth an. Bei sommerlichem Wetter und achterlichem Wind segeln wir eine lange Strecke unter Blister vorbei an Prawle Point. Kurz dahinter bei Start Point ist kurz Flaute. Dann kommen dunkle Wolken und mit frischem Wind jagen wir bis Brixham. Kaum sind wir an einem Boot aus



Schottland längsseits fest, regnet es die ganze Nacht hindurch. Wir wollen möglichst schnell den Englischen Kanal hinter uns bringen. Die Liegegebühren sind seit Irland das dreifache wie in Deutschland. Nonstop segeln wir weitere zwei Nächte quer durch die Lyme Bay, südlich an der Isle of Wight vorbei bis Dover. Dort warten wir im Granville Dock wegen Starkwind 2 Tage. Sehenswert sind die White Cliffs mit den Kreidefelsen und das oberhalb der Stadt gelegene Dover Castle. Bei der Weiterfahrt müssen wir ein Verkehrstrennungsgebiet queren und fahren dann über veränderliche Sandbänke mit Tiefen unter 10 m nach Oostende.

In Breskens an der Westerschelde warten wir einen Tag bei Starkwind. Eine Nachtfahrt bringt uns nach Den Helder. Dabei queren wir abends die verkehrsreiche Zufahrt Hoek van Holland nach Rotterdam an der Maas-Mündung. Tags darauf segeln wir parallel zu den holländischen Westfriesischen Inseln. Nachts sind wir vor der Ems-Mündung. Auch



an den deutschen Ostfriesischen Inseln geht es mit gutem Segelwind vorbei bis zur Jademündung. Dann biegen wir ab in Richtung Helgoland. Um 16 Uhr am 15. August laufen wir in den Nordosthafen ein, nachdem wir vorher den Hafenmeister per Telefon angerufen haben. Den nächsten Tag verbringen wir auf der Insel. Da der Wetterbericht Wind aus Südwest bis Süd vorhersagt, habe ich Bedenken, dass auf der Elbe der Strom uns entgegen kommt, bevor wir Cuxhafen erreichen. Trotz Heidis Protest segeln wir in Richtung Eider. Um 12 Uhr haben wir die erste Barre passiert. Bei auflaufender Tide folgen wir den Tonnen der Außeneider. Das Fahrwasser nimmt einen wesentlich nördlicheren gewundenen Verlauf, als auf meinen Seekarten eingezeichnet. Wir bergen die Segel, fahren unter Motor. Der Strom setzt zuweilen quer. Man muss dann hart gegen halten, um in der Tonnenreihe zu bleiben. Zuweilen zeigt das Echolot nur noch knapp 2 m. Bei unserem Tiefgang von 1,8 m ist das gerade die sprichwörtliche Handbreit Wasser unter dem Kiel. Um 14 Uhr erreichen wir die Schleuse des Sperrwerkes. Heidi meldet uns per Funk. Wir fahren weiter bis Tönning, legen zunächst außen an der Eiderkaje an. Ich bin mir nicht sicher, ob wir die Schleuse Nordfeld erreicht hätten, bevor der Strom der Gezeiteneider kentert. Abends bei Hochwasser verholen wir in den inneren Hafen. Nachts bei Ebbe liegt die Libra mit dem Bauch im Schlamm. Morgens können wir zwar bei Hochwasser raus fahren, das Wasser fällt aber schon. Es ist Springtide mit 3,3 m Hub. Wir warten bis mittags an der Kaje, haben dann einlaufenden Strom. Die Dreh- und Klappbrücken öffnen nach Bedarf. Jede Schleuse kostet uns mit 9,- € die doppelte Gebühr, da wir allein sind. In der Nacht liegen wir am Steg des Boots-Clubs bei Bargen. Am nächsten Mittag erreichen wir über den Gieselau-Kanal den Nord-Ostsee- Kanal und fahren bis Rendsburg. Tags darauf sind wir im Yachthafen Kiel-Düsternbrook unweit vom Zentrum. Am Sonntag dem 21. August segeln wir bei sommerlichem Wetter nach Heiligenhafen. Als wir abends Verwandte besuchen, kommt das angekündigte Gewitter. Tags darauf werden wir in Burgtiefe von Freunden empfangen. Dort warten wir noch einen Tag. Der Wetterbericht meldet Ostwind, Böen 6-7 Bft und am Nachmittag Regen. Am 24. August kommt wieder die Sonne, es bleibt aber diesig. In der Kajüte haben wir 30°C. Bis zum frühen Nachmittag segeln wir mit dem Blister. Nach kurzer Flaute springt der Wind auf Nordost. Wir sind inzwischen bei Kühlungsborn in Landnähe, damit in den Bereich eines Seewind-Systems gekommen. Die aufsteigende warme Luft über Land saugt die kühlere Luft über dem Wasser an. Nach der Einfahrt Warnemünde auf der Warnow ist der Wind weg. Um 18 Uhr legen wir im Heimathafen dem SSV Rostock an; nach **3280 sm gesamt GPS über Grund**

Reiseabschnitt des Segeltörns der SY Freya 2011

Peter Lühr und Jytte Sidot

01.12.2011- Isla Mujeres - 21°16,2'N - 086° 45,1' W. Wir sitzen im Bus nach Cartagena. Das vollklimatisierte Fahrzeug ist gut ausgestattet. Toilette an Bord. In der ersten Reihe können wir Filme genießen. Wenn doch nur unser Spanisch besser wäre! Doch was ist das? Gleich nach der Abfahrt vom Terminal hängt der Beifahrer an der offenen Tür und schreit: "Cartagena"! Hin und wieder steigt ein Fahrgast zu. Der Berliner würde sagen: "na kiek ma, det is'n Lumpensammler". Wir haben uns schon gewundert, dass die Fahrzeit 4-5 Stunden für 200 km dauern soll. Nun wissen wir es, legen uns in die verstellbaren Sitzen zurück und lassen die zum Teil trostlose Landschaft an uns vorüberziehen. In Cartagena angekommen läuft uns wie zufällig Ismael über den Weg und bringt uns zu einem kleinen, in der Altstadt gelegenen, preiswerten Hotel. Noch ein kurzer Spaziergang im Dunkeln lässt die Schönheit dieser Stadt erahnen.



Kuppel der Kathedrale Cartagena

Am nächsten Tag lernen wir genauso zufällig Pedro kennen. Er wird von uns zum Guide erklärt. Er weiß viel über die Geschichte von Cartagena und zeigt uns alles Sehenswerte seiner Stadt. Er spricht ein gutes Englisch. Wir besichtigen das maritime Museum, sehen schöne Häuser, Kirchen und Kathedralen in der Altstadt. Bekannte Piraten wie Sir Francis Drake, Robert Baal, Sir Bernhard Desjean und Baron de Points eroberten die Stadt. Nach der Einnahme von Cartagena 1585 durch Drake wurde mit dem Bau der Mauer um die Stadt begonnen. Pedro zeigt uns Häuser in denen die Piraten (Privateer der englischen- oder französischen Krone) als "ehrwürdige Bürger" von Cartagena wohnten. Wir haben in der Altstadt viel Spass mit unserem Guide. Von der alten Stadt wird behauptet, dass sie die schönste Stadt Südamerikas sei, in der sich die Touristen permanent auf die Füße treten. Aber wir beklaugen uns nicht. Auch wenn wir in Yachten

reisen, sind wir trotzdem Touristen, wie die fast einhundert Prozent der Menschen, denen wir in der Altstadt von Cartagena begegnen.

Am zweiten Tag unseres Aufenthaltes benutzen wir den "Hop on, hop off Bus". Eine gute Einrichtung. Wir steigen an dem Castillo de San Felipe aus. Der Bau der Festung wurde während der Spanischen Kolonisation im Jahr 1536 begonnen. Er sollte Cartagena vor dem Angriff englischer- und französischer Truppen schützen, Erst 1763 nach der Vollendung der sechsten Schanze war die Festung uneinnehmbar geworden.

Castillo de San Felipe wird als die beste Festung spanischer Militärarchitektur bezeichnet.

Die weitere Rundfahrt durch Cartagena hätten wir uns sparen können. Auf der im Norden befindlichen Halbinsel stehen viele Hochhäuser. Am späten Nachmittag gehen wir in den Club Nautico - eine heruntergekommene Marina. Hier treffen wir einige Looser der Fahrtsegler. Wir sind froh, dass wir hier nicht mit der FREYA erschienen sind. Jytte und ich



Castillo de San Felipe Cartagena

stimmen darin überein, dass unser Landausflug ein herausragendes Erlebnis dieses Reiseabschnittes ist.

In Kolumbien dürfen die Yachties nicht selbst ein- und ausklarieren. Das übernimmt für 90 US\$ der Agent Dino. Er will heute früh um 0900 die Pässe und das Zarpe (Ausklarierungsdokument) zur FREYA bringen. Doch er kommt erst 5 Stunden später. Als wir endlich um 1430 die Leinen loswerfen wollen lassen die schwarzen Wolken einmal mehr einen tropischen Regen auf uns niederprasseln. Wir verkriechen uns in die FREYA. Als es dunkel wird haben wir keine Lust mehr abzulegen.

Unseren Plan nach Costa Rica zu segeln und die nördlich angrenzenden Staaten zu besuchen wird von meinem First Mate plötzlich abgelehnt. Jytte will nach Jamaica. Ein Fehler meinerseits, denn ich habe ihr so viel Positives über Port Antonio erzählt, dass sie es nun auch sehen möchte. Und einer so tollen Mitseglerin kann ich den Wunsch nicht versagen. Um 0500 klingelt der Wecker. Kurze Zeit später machen wir uns auf die vor uns liegende Strecke von 480 sm. Es dauert nicht lange, und ein "Zwei-Tages-Mahi-Mahi" (an den 3,5 kg werden wir voraussichtlich zwei Tage essen) ist an der Angel. Doch die hohe Dünung und kein Wind bringen Jytte in den Zustand der Appetitlosigkeit. Auf der Wetterkarte konnten wir sehen, dass wir erst in der Entfernung von 100sm brauchbaren Wind - der Passat - zum Segeln erreichen werden. Aber es werden sogar 144sm. Selbst bei schwachem Wind läuft die FREYA hervorragend. Doch bei dieser Dünung schlagen die Segel unbarmherzig. Das geht nicht nur auf die Nerven, mehr noch auf das Material. In der Nacht überfallen uns Regen- und Gewitterfronten. 24 Stunden lautes Motorengeklapper - dann sind die Wolken verschwunden. Ein klarer Sternenhimmel tut sich auf und ein optimaler Wind von 4-5 Bft aus E setzt ein. Segel hoch, volle Garderobe bis zum nächsten Squarrel. Dann streichen wir das Großsegel.

Jytte mag es nicht wenn ich in der Nacht auf dem Vorschiff herumturne. Was sein muss, muss sein, natürlich alles mit dem eingehakten Belt. Nun geht es mit der Genua und dem Besan durch die Nacht. Wellen steigen ins Cockpit ein. Jytte ist grimmig. Sie muss zweimal die komplette Kleidung wechseln. Mir macht das wenig aus. Mit Badehose und dünnem Hemd - ich mag den Lifebelt nicht auf nackter Haut tragen - ist selbst das Salzwasser schnell getrocknet.

Am Morgen haben wir wieder einen Todeskandidat an Bord. Ein kleiner Vogel mit gelbem Bauch lässt sich ermattet auf der FREYA nieder. Er ist schon in dem Stadium, dass er sich im Cockpit in dunkle Ecken verkriechen will. Mit Zuckerwasser versuchen wir, ihn am Leben zu erhalten. Er fliegt nach diesem Kalorienschub sofort Runden um unsere Yacht. Von der vierten Runde kommt er nicht mehr zurück. Es ist für uns immer wieder bedauerlich, ansehen zu müssen wie so ein kleiner Vogel chancenlos der Natur ausgesetzt ist.

Der Passat bringt uns mit guten Etmalen nach Port Antonio (18°11,5'N- 076° 26,21'W). Wir haben noch nicht alle Leinen in der Errol Flynn Marina belegt, da erscheinen auch schon die Custom- und Immigration-Offiziere am Steg. Das Einklarieren ist schnell erledigt. Nun können wir die schöne Lage der Marina in der Bucht von Port Antonio mit Blick auf die Blue Mountains genießen. Die Marina verfügt über alle Annehmlichkeiten, die man kaum erwartet hat. Saubere Duschen, Waschmaschinen, Swimming Pool mit Bar und kleinem Imbiss, ein angrenzendes Resort mit Bar-Restaurant und ein kleiner herrlichen Strand. Der 5 Minuten Fußweg entfernte Ort bietet alles. Einen täglich geöffneten Markt für Obst, Gemüse und Fisch in den schmalen Gassen, Restaurants, Banken und Supermärkte. Port Antonio ist der Ort in Jamaica mit der geringsten Kriminalität. Hier erleben wir den typischen Flair der Karibik. Aus allen Ecken hören wir die alten Bob Marley Songs, und viele der Passanten, die uns begnügen, singen sie mit.

Die acht Tage in der Marina vergehen schnell. Wir lernen nette Leute kennen: Edward und Marta aus California (er ist Captain bei der US-Airline und lebt seit neun Jahren auf seiner Pacific Seacraft 31), Gerd und Ingrid von der "Lazy Lady", einer Janneau 54. Ich helfe ihnen erfolgreich mit der Beseitigung der Probleme an ihrem Motor. Endlich einmal richtige Segler! Sie sind keine Menschen, die ihre Yacht als schwimmendes stationäres Wohnhaus nutzen.



Der 5 Tages Mahi-Mahi

In Jamaica ist Langusten-Zeit. Für wenig Geld bekommen wir die Tiere in der Marina und auf den Straßen angeboten. Normalerweise fangen wir sie selbst. Doch wir können nicht bis zu den Florida Keys warten. Zwei Abende erfreuen wir uns an ihrem köstlichen Geschmack.

Am 9. September beschließen wir nach Montego Bay zu segeln. Die knapp 100 sm wollen wir nicht in einem Stück zurücklegen. Heute

haben wir wieder Glück beim Angeln. Ein "Fünf-Tages-Mahi-Mahi" von 8 kg kommt mit Hilfe der Gaff an Bord. Als die Sonne untergeht liegt die Discovery Bay (18° 28,4' N-077°24,4' W) querab. In der Beleuchtung des Deckstrahlers fällt der Anker. Als die Sonne aufgeht sehen wir die Industrie die uns umgibt. Hier wird Bauxit abgebaut. Die Einrichtungen dazu sind nicht gerade malerisch. Das war auch von uns nicht anders erwartet.

Schnell geht der Anker auf. Es sind nur noch 35 sm bis zur Montego Bay, die wir gegen 1400 erreichen. In der Marina liegt man ungewohnt mit dem Bug an einer Mooring und mit Heckkleinen am Steg. Problemlos kommen wir bis auf fünf Meter zum Steg. Die Mooringleine ist leider nicht länger. Einen Festmacher vom Heckkorb lösen, nach vorne tragen und anstecken. Das macht Jytte in kurzer Zeit, während ich so lange die FREYA an dem Nachbarschiff festhalte. Wir liegen hier gut. Die "Lazy Lady" hat drei Slips weiter festgemacht. Gerd und Ingrid haben keine Probleme mehr mit ihrem Motor. Die ganze Familie ist bei ihnen an Bord. Fünf Personen, wovon das Enkelkind den meisten Krach bei dem gemeinsamen Abendessen im Marina Restaurant macht. Sie wollen morgen wieder zurück nach Port Antonio. Schade, so trennen sich unsere Wege nach dem Motte: "man sieht sich ja immer ein zweites Mal im Leben".

An dem einen Tag, an dem wir uns in Montego Bay aufhalten, wollen wir drei Dinge unternehmen. Wir fahren mit dem Taxi zum Hip Strip. Eine Straße am Wasser gelegen mit vielen Läden und Restaurants für Touristen. Wir bummeln den gesamten Strip auf und ab. Es ist früh und keine Saison. Wir begegnen kaum Menschen obwohl die Läden geöffnet sind.



In diesem Bett starb John Palmer

Danach fahren wir zum Rose Hall Great House. Das ist eine im Ende des 18. Jahrh. gebaute geschichtsträchtige Mansion. Hier bewirtschaftete der Engländer John Palmer eine Zuckerrohrplantage mit über 2.000 Sklaven. Dann tauchte 1821 die nur 1.30 m große, 18jährige Annie auf, und das Morden nahm kein Ende. In zehn Jahren beseitigte sie mit Hilfe ihres Geliebten, einem Sklaven, drei ihrer Ehemänner und etliche Mitwisser. Der erste war John Palmer. Nach der Beseitigung des dritten Ehemannes wurde sie von ihrem eifersüchtigen Geliebten getötet. Der neue Plantagenaufseher, der zu dieser Zeit in Annie verliebt war, mordete dann wiederum den Sklaven. Diese ganze Moritat endete mit der Aufhebung der Sklaverei. Bei der Führung durch das Gebäude hören wir vom Guide noch gar

schreckliche Details. Noch heute spukt Annie - die "Weiße Hexe" - Nächtens durch die Gemächer. Das herrliche Anwesen war danach dem Verfall preisgegeben. Die Seitenflügel des Hauses wurden nicht mehr restauriert. Der Industrielle Amerikaner, John Rollins, erwarb die Ruine 1970 und versetzte Rose Hall in den jetzigen guten Zustand. Johnny Cash, ein Freund von John Rollins, schrieb einen Song über Rose Hall und die White Whitch: "The Ballad of Annie Palmer". Ein Besuch des Arts and Craft Market von Montego Bay schließt sich an. Wir erstehen zwei nette Hemden für meine Enkelkinder. Mehr hat der Markt auch nicht zu bieten.

Wieder an Bord der FREYA bereiten wir uns auf die Abreise vor. 220sm sind bei dem herrschenden Wind keine gute Entfernung. Segeln wir morgens los kommen wir am nächsten Abend nicht bei Tageslicht in dem flachen unbetonnten North Sound auf Gran Cayman an. Wir entscheiden uns für heute Abend. 15-20 kn Wind bringt uns ein wenig zu früh an unser Ziel. Wir lassen die letzten Meilen die FREYA vor Top und Takel treiben. Mit dem ersten Licht segeln wir durch das Riff und über den North Sound zur Barcadera Marine. Im Flyer als Super Marina beschrieben mit Swimming Pool, Bars und Restaurants liegen wir plötzlich in einer Baustelle. Wir klariern hier ein, legen uns in einen Slip und schlafen erst einmal ausgiebig. Am Morgen weckt uns Edward. Er liegt mit seiner "KETEVARA" in der Governors Bay. Eine sichere Bucht, doch weit entfernt von George Town. Das Anmieten eines Autos oder Motorrollers ist notwendig. Edward hat schon eine lange Zeit auf der Insel verbracht. Schade, dass er in den kommenden drei Wochen arbeiten muss. Er wäre ein guter Guide gewesen.

Wir beschließen, den North Sound sofort zu verlassen und auf der Reede vor George Town ($19^{\circ}17,7'N-081^{\circ}23,5'W$) zu ankern. Die Managerin der Barcadera

Marina verlangt 150 US\$ für die Übernachtung auf der Baustelle. Aber Edward hat uns darüber informiert, dass es zwei unterschiedliche Bezahlungsarten gibt. Mit Kreditkarte oder Barzahlung. Nach unserem energischen Einwand kostet es nur noch 110 US\$. Immer noch eine Unverschämtheit.



Reede George Town Gran Cayman

Auf der Reede liegen bereits fünf Kreuzfahrtschiffe vor Anker. Dicht unter Land se-

hen wir orangefarbene Mooringbojen. Die gehören der Einklarierungsbehörde. Ein Anruf über VHF und wir können die FREYA an eine der Bojen legen. "Is free and as long as you want", lautet die Antwort vom Hafenmeister, nahe am Restaurant

"Lobster Pot", das von Österreichern geführt wird. Hier liegt die Nummer 4. Also nichts wie ran. Das sehr gemütliche Restaurant wurde uns von dem philippinischen Hafenmeister Peter der Barcadera Marine empfohlen. Sein Freund ist dort der deutsche Chefkoch Tobi. Er ist ein leidenschaftlicher Angler und deshalb hierher gekommen. Für uns ist er ein Koch der gehobenen Klasse. Peter kommt oft und hilft uns bei Kleinigkeiten. So bleibt unser neuer Außenborder nach 200m stehen. Er ist erst ca 5 Stunden gelaufen. Wir haben ihn in den letzten drei Monaten nicht benutzt. Am Strand vom "Lobster Pot" helfen uns die dort liegenden Fischer mit ihren Werkzeugen bei der Fehlersuche. Plötzlich erscheint Peter auf der Bildfläche. Der Motor verschwindet im Kofferraum seines Autos, ab zum Yamaha Dealer, keine Zeit. Peter hat einen Freund, der sich mit Außenbordern auskennt. Der Vergaser war voll Wasser. Am Abend können wir wieder motorgetrieben zur FREYA tuckern. Dort untersuche ich unseren externen Benzintank, der immer auf dem achteren Deck festgeklascht ist. Eine kleine Plastikflasche wird gefüllt und Sekunden später sehen wir viel Wasser am Boden. Weitere Untersuchungen ergeben, dass Risse am vertieften Einfüllstutzen sind. Durch den wechselnden Druck im Tank saugt er das Regenwasser hinein. Der Tank ist noch fast voll. Aber den Fischern am Strand macht das nichts aus, obwohl wir ihnen alles erklären. "Lass man da stehen, wird sich schon jemand finden der ihn gebrauchen kann".



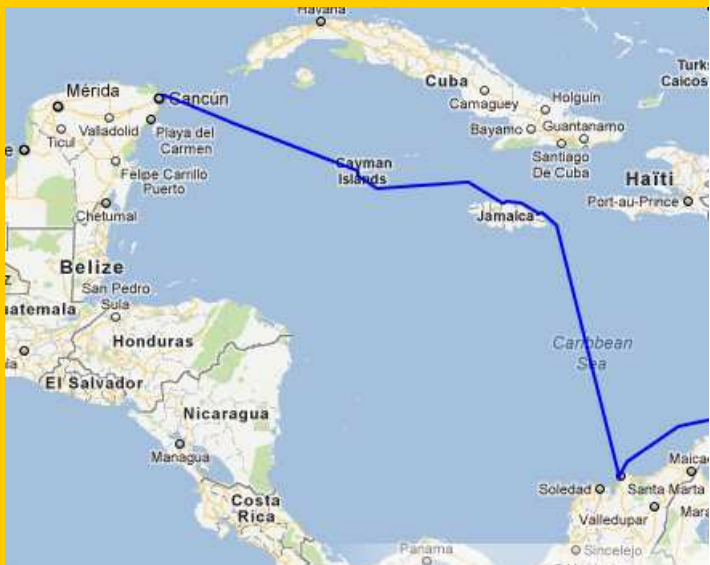
Pirat Week George Town Gran Cayman

Die ganze Woche feiert George Town die alljährliche "Pirat Week". Viel Trubel in der kleinen Stadt! Wenn man sich vorstellt, dass bis zu sechs Cruise Ships hier auf Reede liegen, jedes ca. 2.000 Passagiere an Land setzt, die Insel etwas über 30.000 Einwohner hat.....lieber nicht. Gegen Abend ist der Spuk vorbei. Die unzähligen Juwelier-, Uhren und Souvenirläden sind geschlossen. Von nun an gehört uns die Stadt. Auch diese Woche vergeht schnell. Wir wollen nicht direkt nach Florida segeln. Bis Ende Dezember haben wir noch genug Zeit, wieder einmal das Flair Mexicos zu erleben. Bei selten guten Bedingungen segeln wir zur Isla Mujeres (21° 16,2' N-086°45,1' W). Ein starker NE ermöglicht es, uns zum Teil nur mit Genua und Besan in den ersten 24 Stunden 171sm zu loggen. So geht es weiter. 24sm vor der Isla Mujeres lässt der Landeinfluss kein Segeln mehr zu. So müssen wir leider den Rest der Reise unter Motor zurücklegen. Aber in 50 Stunden 344sm zu bewältigen, das kommt auf der FREYA nicht oft vor. Wir legen uns vor dem kleinen touristischen Ort der Insel vor Anker.

Etwas unausgeschlafen begeben wir uns sofort zur Capitaneria. Was dann folgt, das habe ich noch nicht erlebt. Alles spielt sich im Umkreis von 500 m ab. Die Capitaneria ist die Leitzentrale für die nun folgende Bürokratie: erst einmal zur Gesundheitsbehörde. Dort erfahren wir, dass wir folgende Unterlagen bringen müssen: jeweils vier Kopien von Crewlisten, Ausklarierungspapiere von Gran Cayman und den Gesundheitsnachweis über Jytte und mich, den der Beamte ausfüllt. Wir gehen in einen Internetladen, der einen Kopierer hat. Zurück zur Gesundheitsbehörde. Eine nicht endende Stempelei folgt. Mit einem Papier gehen wir zur Bank um die Gebühren zu zahlen. Der Angestellte benötigt dazu eine halbe Stunde, die Bank ist leer, wir die einzigen Kunden. Zurück zur Gesundheitsbehörde. Dann endlich zur Immigration. Vier Kopien von den Pässen werden verlangt. Jytte füllt die Anträge aus, ich hole erneut Kopien. Dann wieder zur Bank um die Gebühren einzuzahlen. Dieses Mal geht es in 10 Minuten. Endlich werden die Pässe gestempelt. In der Capitaneria wartet eine extrem korpulente Beamtin auf uns. Sie will auf die FREYA, um die Lebensmittel zu kontrollieren. Ich erkläre ohne spanische Sprachkenntnis mit die Größe des Beibootes- 2,40m lang-, dass unser Freibord sehr hoch ist, und wir keine Leiter für sie haben. Alle vier Beamten im Raum haben viel zu lachen. Ich muss ihr nun über das an Bord befindliche Obst und Gemüse Auskunft geben. Bei den Worten Patatas und Cebollas, Worte die ich kenne - natürlich kenne ich auch das Wort Cerveza - atmet sie tief durch und will auch nichts mehr hören. Von dem Ausflug zur FREYA nimmt sie nun Abstand. In der Zwischenzeit hat der Beamte vier gleich hohe Berge von Papier gelocht, gestempelt und zusammengeheftet. Nun noch zu den Customs? Nein, das wird morgen erledigt. Sie kommen um 1100 mit der Fähre aus Cancun. Noch ein Bier in der Cantina, und der Tag ist gelaufen.

Jetzt warten wir auf das richtige Wetter für die Fahrt nach Florida. Es ist keine einfache Angelegenheit mit dem Golfstrom und mit dem meist herrschenden Wind aus E nach E zu segeln. Die 350

sm nach Key West sollen nach den Cruising Guides fürchterlich sein. Es gibt die Möglichkeit, in zwei kubanischen Marinas anzulegen. Aber dann müssen wir noch einen Stopp auf den Bahamas machen bevor wir in die USA einreisen können.



Verfügbare Berichte im Törn Archiv der Schiffergilde zu Berlin

Alle hier genannten Berichte finden sich im Törnarchiv auf der Homepage der Schiffergilde. Die Dokumente liegen dort als PDF Datei vor und können heruntergeladen und ggf. Ausgedruckt werden. Wer Interesse an einem Bericht, aber keinen Internetzugang besitzt, wende sich bitte an den Ausbildungsleiter (siehe Impressum/Ansprechpartner). Je nach Verfügbarkeit eines PC kann die Datei dann als Datenträger oder falls auch kein PC vorhanden, als Ausdruck erlangt werden. Auch, wenn Sie noch nicht Mitglied der Schiffergilde zu Berlin e.V. sind, können Sie auf einen Teil der vorhandenen Törnberichte unter: <http://www.schiffergilde-berlin.de> zugreifen.

Hochsee

Nordsee/Nordatlantik Ab Rostock, Norwegen, Shetlands, Färöer, NW-Schottland, Irische See, Süd England, Niederlande, Helgoland	Dres. Manfred u. Heidemarie Brandes	SY Libra (Etap 30)	201 1
Atlantik/Karibik/Pazifik Ab New York, Kuba, San Blas, Panama, Galapagos, Osterinseln, Pitcairn, Tuamotus, Tahiti, Samoa, Fidschi, Vanuatu, Australien, Neu Seeland	Peter Lühr	SY Freya	201 0
Atlantik Ab Cuxhaven, Niederlande, Frankreich, Spanien, Portugal, Puerto Calero/ Lanzarote.	Ulrich und Ilse Hering	SY Nadine (Skorpion 1200)	201 0
Nordsee/Nordatlantik Ab Rostock, Norwegen, Shetlands, Färöer, Island, Färöer, Shetlands, Rostock	Dres Manfred u. Heidemarie Brandes	SY Libra (Etap 30)	201 0
Nordsee/Nordatlantik Ab Rostock, Norwegen, Shetlands, Orkneys, Schottland, Caledonienkanal, Isle of Mull, Hebriden, Nord-Irland, Engl. Kanal, Den Helder, Cuxhaven, Rostock	Dr. Manfred u. Dr. Heidemarie Brandes	SY Libra (Etap 30)	200 8

See

Ostsee Berlin, Stettin, Swinemünde, Nexö, Christiansö, Utklippan, Kalmar, Borgholm, Stockholm, Berlin	Ehep. Geisler	SY Petruschka (Dehler 28 S)	201 0
---	---------------	------------------------------------	----------

Nordsee/Nordatlantik Rostock, Nordkap (Kirkenes) und zurück.	Dr. Manfred u. Dr. Heidemarie Brandes	SY Libra (Etap 30)	2009
Nordsee Ab Berlin, Sassnitz, Helsingborg, Skagen, Norwegen, Wendepunkt der Reise 68°32,8' N; 017°32,4' E, Berlin	Dr. Gerhard Hinze,	SY Boreas (Kormoran)	2008
Nordsee/Nordatlantik Rostock, Cuxhaven, Helgoland, Schottland, Pentland Firth, Färöer, Island, Polarkreis, Norwegen, Rostock	Dr. Manfred u. Dr. Heidemarie Brandes	SY Libra (Etap 30)	2007
Nordsee/Nordatlantik Rostock, Norwegen, Rostock	Dr. Manfred u. Dr. Heidemarie Brandes	SY Libra (Etap 30)	2006
Ostsee Berlin, Bornholm, Kalmarssund, schwed. Ostküste bis Törehamn und Haparanda. Zurück schwed. Ostküste, Gotland und zurück nach Berlin.	Ehep. Krischker	SY Maimiti (Brewijd 31)	2006
Ostsee Rostock, Göteborg, Trollhättan, Vänersborg, Mariestad, Kristinehamn, Sjötorp, Töreboda, Karlsborg, Vadstena, Motala, Norsholm, Stegeborg, Västervik, Sandvik, Utlängan, Sandhamaren, Gislövs Läge, Vitte, Rostock	Dr. Manfred u. Dr. Heidemarie Brandes	SY Libra (Etap 30)	2005
Ostsee Rostock, Bornholm, Gotland, Estland, Lettland, Süd-Schweden, Rostock	Dr. Manfred u. Dr. Heidemarie Brandes	SY Libra (Etap 30)	2004
Nordsee/Nordatlantik Rostock - Norwegen, Rostock	Dr. Manfred u. Dr. Heidemarie Brandes	SY Libra (Etap 30)	2003
Ostsee Ab Berlin über schwed. Ostküste bis Wasa. Zurück über finn. Westküste, Ålandinseln, schwed. Ostküste, Bornholm und zurück nach Berlin.	Ehep. Krischker	SY Maimiti (Brewijd 31)	2003
Ostsee Rostock, Gotland, Ålandinseln, Helsinki, Tallin, Dagö, Ösel, Gotland, Rostock	Dr. Manfred u. Dr. Heidemarie Brandes	SY Libra (Etap 30)	2002

Küste

Ostsee

Rund Fünen ab Flensburg, Sonderborg, Bogense, Kolby Kas, Kerteminde, Lohals, Rudköbing, Aerösköbing, Damp 2000, Flensburg

Thilo Welz

SY Nautilust
(Bavaria 44)

2007

Ostsee

Rund Fünen ab Heiligenhafen, Bagenkop, Lohals, Korshavn, Fredericia, Arö-sund, Bagenkop, Heiligenhafen

Thilo Welz

SY Shangrila
(Bénéteau
Oceanis 331)

2006

Ostsee

Ab Berlin, Stettin, Ueckermünde, Mönkebude, Kröslin, Neuhof, Stralsund, Breege, Ralswiek, Wiek, Kloster, Lohme, Sassnitz, Swinemünde, Stettin, Berlin

Phillip Honnef

SY Robby
(Optima 98)

2005

Ostsee

Ab Berlin über Lauenburg, Hamburg, Wedel, Rendsburg, Laboe, Aaro-sund, Bogense, Ballen/Samsö, Anholt, Österby/Laesö, Kungshamn, Strömstad, Moss, Oslo und zurück.

Ehep. Müller

MY Lütte
(Hardy Family Pilot 20)

2007



Gutachter für Boote/
Motoren/ Antriebe



Frank Sobczak

Leistungsangebot

- Bootsgutachten
- Bootsschadengutachten
- Wertgutachten
- Kauf- und Verkaufsberatung
- Beratung bei Repowering von Innenbordmotoren
- Motor- und antriebstechnische Gutachten
- Motorkundenschulungen für Boot u. Sportboote



Tel. 030/67927212
Fax +49 3212/6641171
mobil 0172/3908337
e-Mail:
svb.sobczak@email.de
Geflügelsteig 36a,
12355 Berlin

Mitglied im
ESW Verband des europäischen
Sachverständigenwesens e.V.
(EURO-ESW)
und im
Ring Deutscher Gutachter
Partner-Nr. 11355

Impressum

Die Schiffergilde zu Berlin e.V.

19. Februar 1928 gegründet, neu
gegründet 1948 am 19. April 1952
in das Vereinsregister Berlin
eingetragen
Mitglied im Deutschen
Seglerverband
DSV-Nr.: B 052 und im LSB Berlin
LSB-Nr. 1104
Geschäftsstelle
c/o
Günther Urbschat
Hildburghäuser Str. 28
12279 Berlin
Tel. 030/ 75 77 65 – 0
Fax 030/ 75 77 65 – 99
e-mail: info@schiffergilde-berlin.de

Redaktion

Verantwortlicher Hans-Joachim Krah
Redakteur:

Vertreter und Ralf Krischker
Layout:

Textbeiträge Ralf Krischker, Günther
Urbschat, Dr. Manfred
Brandes, Peter Lühr

Fotos Peter Lühr, Dr. Manfred
Brandes

Kopien und Veröffentlichungen - auch aus-
zugsweise - nur mit Genehmigung der
Schiffergilde z Berlin e.V.

Die Redaktion der Schiffergilde zu Berlin e.V. recherchiert die Beiträge nach bestem Wissen und Gewissen. Eine Gewähr für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte kann auch auf Grund kurzfristig möglicher Veränderungen durch Dritte nicht übernommen werden. Jegliche Haftung, insbesondere für eventuelle Schäden oder Konsequenzen, die durch die Nutzung der angebotenen Informationen entstehen, sind ausgeschlossen. Gemachte Angaben, technische Beschreibungen, Anleitungen, Checklisten, etc. sind vom Nutzer/Anwender im Einzelfall auf ihre Richtigkeit und Gültigkeit zu überprüfen. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Schiffergilde zu Berlin e.V. wieder. Die Autoren stellen grundsätzlich ihre von der Schiffergilde zu Berlin e.V. unabhängige Meinung dar.

Ansprechpartner



Gildemeister
Günther Urbschat
Hildburghäuser Str. 28
12279 Berlin
Tel. 030 75 77 65 - 0
Fax 030 75 77 65 - 99



Säckelwart (V)
Hans-Joachim Krah
Rubensstraße 91
12157 Berlin
Tel. 0163/158 52 84



Gildemeister (V)
Günther Silberberg



Ausbildungsleiter
Ralf Krischker
Suarezstr. 11
14057 Berlin
Tel. 0171 - 740 38 05



Säckelwart
Dr. Gerhard Hinz
Sebastianstr. 40
10179 Berlin
Tel. 279 28 88



Schriftwart
Dr. Bernhard Kropp
Palmzeile 7
14129 Berlin
Tel. 803 54 79



Schiffergilde - die helfende Hand für große und kleine Skipper

Hergestellt durch:



Übrigens: Wir fertigen
auch Bootsnamen

DRUCK. PRODUKTION

Fon 030 216 30 53
Fax 030 217 50 787

Hohenstaufenstraße 60
10781 Berlin - Schöneberg