

**Die Schiffergilde zu Berlin e.V.**



**Eine Gemeinschaft  
von Seeseglern**

# **Der Ausguck I/2013**

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



# Inhalt

Inhalt		
Aktuelles	Vorwort	2
	Impressum	2
	<b>Aktuelles</b>	
	Die Schiffergilde zu Berlin e.V. Wer oder Was ist das?!	3
Wettbewerbe	News	4
	<b>Wettbewerbe</b>	
	Fahrtenwettbewerb des Berliner Seglerverbandes	7
	Fahrtenwettbewerb der Kreuzerabteilung des DSV	7
	Fahrtenwettbewerb der Schiffergilde zu Berlin	9
	<b>Der aktuelle Fall</b>	9
	<b>Berichte</b>	
Törnbericht 2013 der SY Nadine	11	
Damals war's - Bruch-Skipper Wulf - Teil 1	15	
<b>Termine Fühjahr/Sommer 2013</b>	17	
Der aktuelle Fall	<b>Aktuelles Törnarchiv</b>	
	Bereich Hochsee	19
	Bereich See	20
	Bereich Küste	21
	Feuilleton	22

**UNSERE MITGLIEDER FINDEN SIE AUF ALLEN MEEREN UNSEREN HAFEN ABER NUR HIER Die Schiffergilde zu Berlin e.V.**

Aktuelles  
Wettbewerbe  
Der aktuelle Fall  
Berichte  
Termine  
Törnarchiv



# Liebe Gildeschwestern, Liebe Gildebrüder, Liebe Leser...

So, nun liegt Euch/Ihnen also die zweite Ausgabe des AUSGUCK vor.

Eigentlich sollte es schon die Dritte sein, aber wie alles im Leben muss man sich auch hier den Gegebenheiten anpassen. Auf See ist es ja auch nicht anders: Bei Flaute hat man schlechte Karten und ein gutes Informationsmedium versucht nicht, etwas an den Haaren herbei zu ziehen, nur, um zu existieren.

Nun ist die Zeit aber wieder reif, sowohl zurück, als auch nach vorn zu schauen: Die Mitglieder der Schiffergilde zu Berlin waren auch im Jahr 2012 wieder sehr erfolgreich und haben dem Namen „Schiffergilde“ wieder seinen guten Ruf bestätigt.

Schöne große Seereisen wurden gemacht. Unsere Mitglieder sind wirklich auf allen Meeren zu finden und es ist

schön, mit den heutigen Kommunikationsmöglichkeiten mit ihnen verbunden zu sein.

Um dies noch weiter zu fördern, sollte jeder darüber nachdenken, wie er unseren AUSGUCK noch attraktiver machen kann und nicht zögern, seine Beiträge an die Redaktion zu übermitteln.

In diesem Sinne verbleibe ich mit guten Wünschen für das neue Jahr



*Gunther Urbchat*

Gildemeister

---

## 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

Gunther Urbchat

Hildburghäuser Str. 28

12279 Berlin

Tel. 030/ 75 77 65 – 0

Fax 030/ 75 77 65 – 99

e-mail: [info@schiffergilde-berlin.de](mailto:info@schiffergilde-berlin.de)

### Redaktion

Verantwortlicher Redakteur: Hans-Joachim Krah

Vertreter und Layout: Ralf Krischker

Textbeiträge: Ralf Krischker, Gunther Urbchat, Ilse & Uli Hering, Peter Lühr, Dr. Wulf Trende

Fotos: Dr. Manfred Brandes, Ilse & Uli Hering, Dr. Wulf Trende

Kopien und Veröffentlichungen - auch auszugsweise - 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.

## Die Schiffergilde zu Berlin - WER oder WAS ist das?

Die Schiffergilde zu Berlin e.V.. Die erste Frage, die wir auf der Messe Boat & Fun 2012 gestellt bekamen war: „Vermittelt Ihr auch Mitfahrgelegenheiten auf Frachtschiffen?“ Nun, das tun wir nicht, auch wenn in unserer modernen Zeit, in der Anglizismen den Sprachgebrauch bestimmen, und daher der Begriff „Schiffer“ nicht mehr so recht am Platze zu sein scheint. Und dann noch das Steuerrad in unserer Flagge... So was hat man doch heute nicht mehr?! Oder?

Nun, würden wir uns „Skipper-Gilde“ nennen und beispielsweise eine Weltkugel statt des Rades in unserer Flagge führen, alle Zweifel, wer oder was wir sind, wären wohl im Keim erstickt. Und dann? Was wäre in 30, 40, 50 Jahren? Sprache lebt. Man würde uns vielleicht wieder nicht richtig einordnen, denn: Wir haben etwas, das anderen in dieser Form vielleicht fehlt: TRADITION, eine GESCHICHTE. Etwas, das überdauern sollte. So auch unser Name!

Also, was sind wir?

Wie der Name Gilde schon andeutet, sind wir ein loser Zusammenschluss von Skippern (Schiffen), die sich dem Seesegeln verschrieben haben und die es durch Ausbildung und Informationsweitergabe fördern wollen. Die Gilde bildet im Winter aus. Aber auch unsere recht lockeren Schifffertreffs 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](http://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. Am einfachsten geht per E-Mail an

[\*\*info@schiffergilde-berlin.de\*\*](mailto:info@schiffergilde-berlin.de)

Oder sie rufen in unserer Geschäftsstelle (siehe Impressum) oder den Ausbildungsleiter direkt an unter

**0171 -740 38 05**

**Ihre Schiffergilde zu Berlin**

**(RK)**

SchGzB I/2013

Seite 3



**Bei uns liegen Sie richtig!**

## Elektronische Binnennavigationskarten (Inland ENC) - diverse Updates 2012

Seit Juni 2011 stehen die offiziellen Elektronischen Binnennavigationskarten (Inland ENC) der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zum kostenlosen Herunterladen unter [www.elwis.de](http://www.elwis.de) bereit. Mit dem ELWIS-Abo-Dienst können sich die Nutzer über die Herausgabe neuer oder geänderter Inland ENC informieren lassen. 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](http://wsvmapserv.wsv.bund.de/ol_ienc/index.html)

Die Karten können mit der Freeware Software **OpenCPN** gelesen werden. Leider lassen sich die Karten nicht insgesamt herunterladen, sondern nur eine nach der anderen. Aber darüber kann man hinwegsehen. Man sollte sich in jedem Fall den kostenlosen Updateservice zu Nutze machen, da in 2012 **und bereits auch 2013** diverse Kartenupdates erschienen sind. Diese sind als ZIP-Archive jeweils wasserstraßenbezogen hinterlegt.

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

---

## Freeware Navigationsprogramm OpenCPN

Das wohl z.Z. beste Freeware Navigationsprogramm OpenCPN ist Mitte 2012 in der stabilen Version 3.0.2 erschienen. Über die neuen Add-ons, wie z.B. das neue Logbuch stehen umfangreiche zusätzliche Funktionen zur Verfügung <http://www.opencpn.de/>

---

## Neues von der HISWA 2012 - Laser-Seenotfackel

Seenot-Handfackel Odeo Flare, die mit einem rotierenden Laser-Kopf betrieben wird. Sie soll die herkömmlichen pyrotechnischen Handfackeln ersetzen, die zwar viel Licht, aber auch gefährlich viel Feuer und Hitze produzieren - und auch nur etwa 30 Sekunden lang brennen. Danach müssen sie im Meer entsorgt werden: Brandgefahr.

Ganz anders der Odeo Flare: Das Gerät, das den traditionellen Seenot-Handfackeln nachempfunden ist und SOLAS-konform sein soll, arbeitet mit einem rotierenden Laser-Kopf und leuchtet nach Herstellerangaben bis zu fünf Stunden.



---

## Leuchttfeuerverzeichnisse weltweit 2012

---

Die National Geospatial-Intelligence Agency gibt diverse Dokumente für Seefahrer heraus, die kostenlos heruntergeladen werden können. Unter anderem die Leuchttfeuerverzeichnisse weltweit. Es handelt sich um Dokumente im PDF Format.

---

Pub. 110: GREENLAND, THE EAST COASTS OF NORTH AND SOUTH AMERICA (EXCLUDING CONTINENTAL U.S.A. EXCEPT THE EAST COAST OF FLORIDA) AND THE WEST INDIES [http://msi.nga.mil/MSISiteContent/StaticFiles/NAV\\_PUBS/NIMA\\_LOL/Pub110/Pub110bk.pdf](http://msi.nga.mil/MSISiteContent/StaticFiles/NAV_PUBS/NIMA_LOL/Pub110/Pub110bk.pdf)

---

Pub. 111 THE WEST COASTS OF NORTH AND SOUTH AMERICA (EXCLUDING CONTINENTAL U.S.A. AND HAWAII), AUSTRALIA, TASMANIA, NEW ZEALAND, AND THE ISLANDS OF THE NORTH AND SOUTH PACIFIC OCEANS [http://msi.nga.mil/MSISiteContent/StaticFiles/NAV\\_PUBS/NIMA\\_LOL/Pub111/Pub111bk.pdf](http://msi.nga.mil/MSISiteContent/StaticFiles/NAV_PUBS/NIMA_LOL/Pub111/Pub111bk.pdf)

---

Pub. 112 WESTERN PACIFIC AND INDIAN OCEANS INCLUDING THE PERSIAN GULF AND RED SEA [http://msi.nga.mil/MSISiteContent/StaticFiles/NAV\\_PUBS/NIMA\\_LOL/Pub112/Pub112bk.pdf](http://msi.nga.mil/MSISiteContent/StaticFiles/NAV_PUBS/NIMA_LOL/Pub112/Pub112bk.pdf)

---

Pub. 113 THE WEST COASTS OF EUROPE AND AFRICA, THE MEDITERRANEAN SEA, BLACK SEA AND AZOVSKOYE MORE (SEA OF AZOV) [http://msi.nga.mil/MSISiteContent/StaticFiles/NAV\\_PUBS/NIMA\\_LOL/Pub113/Pub113bk.pdf](http://msi.nga.mil/MSISiteContent/StaticFiles/NAV_PUBS/NIMA_LOL/Pub113/Pub113bk.pdf)

---

Pub. 114 BRITISH ISLES, ENGLISH CHANNEL AND NORTH SEA [http://msi.nga.mil/MSISiteContent/StaticFiles/NAV\\_PUBS/NIMA\\_LOL/Pub114/Pub114bk.pdf](http://msi.nga.mil/MSISiteContent/StaticFiles/NAV_PUBS/NIMA_LOL/Pub114/Pub114bk.pdf)

---

Pub. 115 NORWAY, ICELAND AND ARCTIC OCEAN [http://msi.nga.mil/MSISiteContent/StaticFiles/NAV\\_PUBS/NIMA\\_LOL/Pub115/Pub115bk.pdf](http://msi.nga.mil/MSISiteContent/StaticFiles/NAV_PUBS/NIMA_LOL/Pub115/Pub115bk.pdf)

---

Pub. 116 BALTIC SEA WITH KATTEGAT, BELTS AND SOUND AND GULF OF BOTHNIA [http://msi.nga.mil/MSISiteContent/StaticFiles/NAV\\_PUBS/NIMA\\_LOL/Pub116/Pub116bk.pdf](http://msi.nga.mil/MSISiteContent/StaticFiles/NAV_PUBS/NIMA_LOL/Pub116/Pub116bk.pdf)

---

## Weitere Infos der NGA (National Geospatial-Intelligence Agency)

---

Die NGA Stellt diverse weitere Infos auf ihrer Homepage bereit. Wer stöbern will, hier findet er eine ganze Menge <http://msi.nga.mil/NGAPortal/DNC.portal>

---

## Der Gribfile-Betrachter ZyGrib

---

Das Programm ist brandaktuell in der Version 6.1.0 im Dezember erschienen und stellt die beste Planungshilfe bzgl. des Wettergeschehens dar. [http://www.zygrib.org/index.php?page=abstract\\_de](http://www.zygrib.org/index.php?page=abstract_de)

---

---

## Dauerbrenner des Deutschen Wetterdienstes

---

Sturmwarnungen und Seewetterberichte für die Sport- und Küstenschifffahrt

Neu erschienen in der Ausgabe  
**10/2012**

<http://www.dwd.de/bvbw/generator/DWDWWW/Content/Schifffahrt/Download/Dauerbrenner102012,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/Dauerbrenner102012.pdf>

---

## Handbuch Binnenschifffahrtfunk

---

Das Handbuch Binnenschifffahrtfunk regionaler Teil ist ebenfalls neu erschienen. Es ist zwingend an Bord mitzuführen. Entweder als Ausdruck, oder auf einem Speichermedium

[http://www.fvt.wsv.de/handbuch/handbuch2012\\_2\\_z.pdf](http://www.fvt.wsv.de/handbuch/handbuch2012_2_z.pdf)

---

## Schweden verbietet die Einleitung von Schwarzwasser

---

Vom 1. April 2015 an verbietet Schweden die Einleitung von Schwarzwasser (Fäkalien) in den Küstengewässern, den Seen und Wasserstraßen...

**Bis zur Einführung des Verbots wird das seit 2001 im Aufbau befindliche Netz von Entsorgungsstationen dem zu erwartenden Aufkommen an Abwasser angepasst.**  
Quelle: [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)

---

### Einstellung der MW- und LW-Sender in Sicht

Nachdem bereits Ende April 2012 der letzte deutsche KW-Sender, Deutschland-Radio auf 6190 kHz, seinen Betrieb eingestellt hat, fordert nun die Kommission zur Ermittlung des Finanzbedarfs der Rundfunkanstalten (KEF) die Landesrundfunkanstalten der ARD auf, die Ausstrahlung ihrer Programme über die Mittelwellen- und Langwellensender spätestens zum 31. Dezember 2014 einzustellen. Hintergrund ist die seit August 2011 laufende Einführung von Digitalradio (DAB+), mit dem Ziel, bis zum Jahr 2014 eine deutschlandweite Versorgung mit digitalen Hörfunkprogrammen zu erreichen. Sollte diese Forderung umgesetzt werden, bestünde zukünftig nicht mehr die Möglichkeit, überall auf Nord- und Ostsee Seewetterberichte bzw. Sturmwarnungen über einen Rundfunkübertragungsweg zu empfangen. Der Mittelmeerraum ist mit dem Wegfall der KW-Ausstrahlung ohnehin nicht mehr mit einem deutschen Rundfunksender versorgt.

---

### Einzug von deutschen Seekarten und Seebüchern

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) wird mit Wirkung vom 1. Januar 2013 die Herausgabe von gedruckten nautischen Veröffentlichungen noch stärker auf die wichtigen kontinentaleuropäischen Hafenzufahrten an der Nordsee sowie in der Ostsee konzentrieren. Für die Seegebiete im Bottnischen Meerbusen (14 und 15), der britischen Ostküste (22 und 23), britischen und französischen Kanalküste (25) sowie der Südküste Norwegens (24) wird das BSH seine nautischen Veröffentlichungen einziehen bzw. den Berichtigungsdienst für amtliche britische Veröffentlichungen einstellen. Ausgewählte Leer- und kleinmaßstäbige Übersichts-, Planungs- und Fischereikarten im Nordatlantischen und Arktischen Ozean werden ebenfalls eingezogen.

## Erfolge der Gildemitglieder in den Fahrtenwettbewerben

Am 9.03.2012 fand im Segelverein Stößensee die Preisverleihung der Fahrtenpreise des Berliner Seglerverbandes für die Saison 2011 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 Diavortrag von Peter Groll über ein für manchen Berliner Fahrtensegler unbekanntes Revier. Die "Masuren" haben sich noch viel von ihrem ursprünglichen Reiz bewahrt. Ein rundum gelungener Abend! Hier die Ergebnisse:



Skipper	Yacht	Bereich	Preis
Peter Lühr	<i>Freja</i>	Hochsee	Gold
Dr. Manfred Brandes	<i>Libra</i>	Hochsee	Gold
Günter Prinz	<i>Thuleo</i>	See	Gold
Wolfgang Böhm	<i>Hei Jo</i>	See	Gold
Peter Steinberg	<i>Wotan</i>	See	Gold
Dr. Gerhrad Hinz	<i>Boreas</i>	See	Gold
Mark-Wolfram Schmidt	<i>SY Typhon</i>	See	Gold
Axel Honnef	<i>Dabdeh</i>	See	Silber
Gerhard Aalburg	<i>Seebär</i>	See	Silber
Thomas Kleisch	<i>Svenja</i>	See	Silber
Renate Pfeiffer-Nieguth	<i>PURe fun</i>	See	Silber
Heinz Niggemeyer	<i>Abraxas</i>	See	Silber
Erich Danker	<i>LA TERTIA</i>	See	Silber
Ulrich Nickel	<i>Ebbe II</i>	See	Bronze



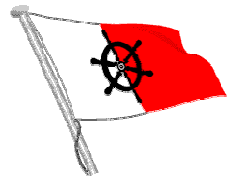
**KREUZER-ABTEILUNG**  
DES DEUTSCHEN SEGLER-VERBANDES e. V.



Am 24.03.2012 fand im Hamburger Völkerkundemuseum die Preisverleihung der Fahrtenpreise der Kreuzerabteilung des Deutschen Seglerverbandes ebenfalls für die Reisen 2011 statt. Bei der diesjährigen Preisverleihung wurden außer den begehrten Sonderpreisen insgesamt 70 Gold-, Silber- und Bronzemedailles vergeben. Davon erhielten Berliner Segler 37 Medaillen. Von den 8 vergebenen Sonderpreisen der KA gingen 3 nach Berlin, was wieder einmal belegt, wie qualitativ hochwertig die Törns der Berliner Fahrtensegler doch sind. An Sonderpreisen konnte Gildebruder Dr. Manfred Brandes den A.-G.-Nissen-Preis (Nordsee-Preis) nach Hause bringen. Hier die Medaillen-Bilanz der Gildemitglieder:

Skipper	Yacht	Bereich	Preis
Dr. Manfred Brandes	<i>Libra</i>	Hochsee	Gold
Peter Lühr	<i>Freja</i>	Hochsee	Gold
Renate Pfeiffer-Nieguth	<i>Pure fun</i>	See	Gold
Günther Prinz	<i>Thule</i>	See	Gold
Mark-Wolfram Schmidt	<i>Typhon</i>	See	Gold
Peter Steinberg	<i>Wotan</i>	See	Gold
Wolfgang Böhm	<i>Hei-Jo</i>	See	Silber
Erich Danker	<i>Latertia</i>	See	Silber
Gudrun Honnef	<i>Dabdeh</i>	See	Silber
Thomas Kleisch	<i>Svenja</i>	See	Silber
Rainer Lorenz	<i>Andiamo</i>	See	Silber
Ulrich Nickel	<i>Ebbe II</i>	See	Silber
Peter Schmidt	<i>Diva</i>	See	Silber
Dr. Gerhard Hinz	Silber Boreas	See	Silber

Am 05.04.2012 fand traditionsgemäß unser Schifferabend im VSaW e.V. statt. Wie immer war das Ambiente nicht zu über treffen; 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 2011. GB Dr. Werner Scharfschwerdt, unterstützt von Frau Dr. Melanie Aalburg nahm die Preisverleihung und das Verlesen der Laudationes vor. Die Preisträger können, wie üblich unter dem jeweiligen Preis auf der Homepage abgelesen werden. Hier eine Zusammenfassung des Ergebnisses dieses Abends:



Skipper	Preis
Dr. Manfred Brandes	Stettiner Lotse
Frederice Stasic	Fritz-Joachim-Otto-Gedächtnispreis
Friedmar Findeisen	Fünfstern-Preis
Wolfgang Böhm	Jubiläumspreis
Dr. Gerhard Hinz	Kapitän-Horn-Gedächtnispreis
Günther Prinz	Seniorenpreis
Thomas Schmitz	Familienpreis
Peter Lühr	Blauwasserpreis
Peter Steinberg	Schifferglocke
Markus Wolfram Schmidt	Kapitän-Mudlack-Erinnerungspreis
Peter Schmidt	Stella-Maris-Preis
Rainer Lorenz	Unda-Maris-Preis

## Der aktuelle Fall

Man denkt so oft daran: „was wäre wenn?“ und trifft alle möglichen Vorkehrungen für Schiff und Mannschaft, damit aus einem schönen, gut geplanten Segeltörn kein Horrortrip wird. Doch manchmal spielt das Leben seltsame Spiele, so seltsam, dass man damit wahrlich nicht rechnen konnte.

So auch geschehen unserem Gildebruder Peter Lühr. Plötzlich erkrankt ein Crewmitglied ohne jede Vorwarnung so heftig, das guter Rat teuer war.

Wie unser Gildebruder in dieser Situation reagierte, das lesen Sie im nachfolgenden Auszug aus seinem Reisebereich:

Die erste Nacht bricht an. Herrliches Segeln bei leichtem Wind und einem vollen Mond. Am dritten Tag liegen wir in der Flaute. Sollten wir etwa in den Rossbreiten sein? Unser Vorrat an Diesel reicht fast bis ans Ziel. So brauchen wir uns keine Sorgen zu machen. Am dritten Tag kommt wieder leichter Wind auf. Die Bordroutine stellt sich bei uns ein. Wir kochen gut, faulenzten, lesen und unterhalten uns im sonnigen Cockpit.

Am fünften Tag der Reise kommen Regenwolken auf. Unser Freund Ungerli fühlt sich nicht wohl. Warum sollte er auf halber Strecke zu den Bermudas seekrank werden? Er bleibt den ganzen Tag in der Horizontalen. Am nächsten Morgen will unser Freund nicht aus der Koje kommen. Ich rufe Wolfgang, meinen Freund in Berlin, der Arzt ist, an. Er rät dem Kranken 3 Liter Wasser zum Trinken zu geben und abzuwarten. Nach zwei Litern hängt er über der Reling. Er ist Diabetiker und sein Blutzucker ist auf über 500 geschneit und geht nicht mehr zurück. Ab dem fünften Tag sind wir sehr besorgt um ihn. Wir drehen bei. Die Wellen der letzten Tage haben sich beruhigt. Endlich können wir etwas für die Körperpflege tun. Ungerli tappert unter unserer Aufsicht auf das Vorschiff. Nach der Wäsche legt er sich schnell wieder in die Koje. Seit den letzten zwei Tagen kann er sich kaum noch bewegen und redet wirr.

Ich rufe die DGzRS an und bitte um ein Medico-Gespräch. Vergeblich bemüht man sich eine Verbindung zu einem Arzt herzustellen. Auch anschließende direkte Anrufe zum Arzt werden nicht entgegengenommen. Wolfgang erreiche ich nicht am Telefon sondern meinen Freund Jörg, der ebenfalls Arzt ist. Er tippt auf Vergiftung und wir sollen ihm Antibiotika verabreichen. Da er uns für den Pazifik die Bordapotheke eingerichtet hat, befindet sich auch das richtige Medikament an Bord.

Kurz vor unserem Ziel nehmen wir Funkkontakt zu Bermuda Radio auf und schildern den Customs unseren Krankheitsfall an Bord. Im Voraus bestellen wir einen Ambulanzwagen.

Am 10.05.12 um 0230 OZ legen wir an der Customs-Pier in St. Georges (32° 22,8'N-064°40,4'W) an. Der Krankenwagen erscheint sofort. Nach einer kurzen Untersuchung wird Ungerli zum Krankenhaus nach Hamilton gefahren. Peter begleitet ihn. Ich muss an Bord bleiben, da die Customs in der Regel nicht gestatten, nach dem Einklarieren weiterhin an der Pier zu liegen. Gegen 0800 kommt Peter wieder an Bord. Wir verholen uns auf den Ankerplatz und schlafen erst einmal bis

Mittag. Am Nachmittag lässt die Anspannung der letzten Tage nach. Wir hatten schon mit dem Schlimmsten gerechnet. Unser Freund liegt gut versorgt im Krankenhaus. Wir sind sehr erleichtert ihn rechtzeitig an Land gebracht zu haben.

In den 7 Tagen, die wir in St. Georges vor Anker liegen, kümmert sich Peter rührend um Ungerli. Jeden Tag ist er im Krankenhaus - zwei Stunden Busfahrt - spricht mit den Ärzten, regelt die Kostenübernahme der deutschen Krankenkasse und veranlasst zusammen mit Ungerlis Freundin Gudrun die Überführung nach Deutschland durch den ADAC.

Ich bleibe an Bord, denn für die ersten Tage ist Sturmwarnung gegeben. Am Ankerplatz messe ich 40 kn Wind. Ich kann erst am dritten Tag einen Krankenbesuch machen.

Ungerli geht es etwas besser. Als wir erfahren, dass er in einigen Tagen nach Deutschland geflogen werden soll machen wir die FREYA klar zum Weitersegeln. Da Peter nicht zu zweit die Strecke zu den Azoren segeln möchte, lasse ich einen Bekannten aus Berlin einfliegen. Er sagt, dass es schon lange sein Traum ist über den Atlantik zu segeln. Wir drei verabschieden uns von Ungerli und wollen anschließend ausklariieren.

Doch die Customs geben uns keine Clearance den Hafen zu verlassen. Ich wäre für meinen im Krankenhaus liegenden Mitsegler so lange verantwortlich bis er die Bermudas verlässt. Damit haben wir nicht gerechnet, aber es macht für die hiesigen Behörden schon Sinn. Am nächsten Tag fahren wir nach Hamilton und besuchen den Deutschen Konsul. Er klärt uns über die Möglichkeiten, die wir haben auf. Wenn wir einen Agenten finden, der die Verantwortung für unseren Freund übernimmt, dann können wir sofort ablegen. Der Konsul verspricht uns, einen ihm bekannten Agenten über unsere missliche Lage zu informieren. Wir verlassen diesen freundlichen Vertreter Deutschlands in den Bermudas. Auf der Rückfahrt mit dem Bus nach St. Georges überlegen wir, welche Unsummen wir für die Tätigkeit des Agenten wohl zahlen müssen.

Am folgenden Morgen teilt uns der Agent mit, dass wir bei den Hafengebörden ausklariieren können - alles ohne Bezahlung.

In der Zwischenzeit haben wir öfter von See über Iridium mit Ungerli gesprochen. Die Ärztin vom ADAC, die inzwischen per Flugzeug angereist ist, könne ihn nicht nach Deutschland bringen. Er sei nicht transportfähig, seine Nieren arbeiten nicht. Sie veranlasst den Flug nach Miami in ein anderes Krankenhaus, in dem er sich beim Schreiben dieses Reiseberichtes noch befindet. Nach nunmehr vier Wochen geht es ihm etwas besser.

Wir hoffen sehr, dass er so bald wie möglich nach Deutschland geflogen wird und alles gut übersteht.

*GB Peter Lühr*



## Törn-Zwischenbericht 2013 der SY Nadine

Dass man als Segler keine Zeit und Muße haben könnte, ein paar Weihnachtsgrüße zu versenden, hätten wir nicht geglaubt. Auf einem schönen Liegeplatz am Hafeneingang eines idyllischen Yachtclubs in der Flusslandschaft des Paraná-Deltas nördlich von Buenos Aires angekommen, finden wir endlich Zeit, wenigstens noch alle guten Wünsche zum Neuen Jahr zu übermitteln. Mögen alle Freunde "fair winds" auf See oder an Land und in allen Situationen haben.

Seit unserer Ankunft in La Paloma, Uruguay, am 28. November haben wir von "fair winds" wenig zu spüren bekommen.



Das Flussdelta der großen Flüsse Paraná, Rio Uruguay und unendlich vieler anderer scheint eine Wetterküche erster Güte zu sein mit tropischer Heißluft aus dem Norden und sehr kalter Luft aus dem Süden und von den Cordilleras der Anden. Das macht sich auch in diesem Hafen mit dem schönen Namen La Paloma, der keinen guten Liege-

platz für Yachten bereithält, bemerkbar. Starke Winde aus wechselnden Richtungen drücken das Schiff unter die Abweiser der hohen Betonpier, und die liebevoll mit Steinplatten aus dem Vorgarten ausgelegte Pierkante erweist sich als der perfekte Leinenfresser mit messerscharfer Sägezahnwirkung. Der Ort selbst, der sich zum bezahlbaren Ferienzentrums Uruguay entwickeln möchte, hat den Charme einer Westernstadt der Gründerzeit mit einer längst aufgegebenen Eisenbahnlinie von Montevideo. Aber das Klima ist angenehm, der Deutsche Rudi betreibt ein Internetcafé mit Boutique und möchte nicht mehr weg, während wir uns an Südschweden erinnern fühlen.

Am 4. Dezember laufen wir mit dem ersten Tageslicht aus in Richtung Punta del Este, unserem eigentlichen Zielhafen in Uruguay, in dem wir einen Einreise-Stempel in den Pass erhalten müssen. 2 Windstärken aus Nordost erfordern die volle Segelfläche, doch als der erste Zeising vom Großsegel entfernt werden soll, ist der Wind mit 7 Stärken in Böen schlagartig zur Stelle. Die doppelt gereifte Genua lässt uns die etwa 50 Seemeilen bis Punta del Este schnell zurücklegen. Der Wind steht so, dass wir in den Hafen nicht einlaufen können und an einer der zahlreichen Mooring-Tonnen festmachen müssen. Nach dem 6. Anlauf gelingt das schließlich, blaue Flecken an Arm oder Bein inbegriffen. Am nächsten Tag erwartet uns ein freier Platz zwischen den zahlreichen Regatta-Teilnehmern Buenos Aires – Punta del Este. Nette, hilfsbereite Argentinier begrüßen uns auf deutsch: "Gut, dass Sie hier sind, es kommt Sturm."

Der lässt aber noch auf sich warten und schickt am nächsten Tag als Vorläufer eine Himmels-Schleusenöffnung, dass wir tatsächlich die seit Norwegen vergrabene Regenpersenning in die Pflicht nehmen. Als dann in der Nacht 8 Windstärken voll in den Hafen hineinstehen, kann man Motorboote so tanzen sehen, als wollten

sie sich auf den Kopf stellen. Alle Besatzungen gehen Wache, und der Versuch, den Bug von der Pier abzuhalten – Wind von hinten – , ist nicht immer erfolgreich. Das war aber, so hören wir, noch kein Pampero, denn der ist viel stärker. Gegen 18 Uhr laufen die Regatta-Teilnehmer aus, um nach Buenos Aires aufzukreuzen. Nur die Hälfte der Teilnehmer erreicht das Ziel. Harte Burschen!

Wir verlegen in ein inneres Hafenbecken, können ein wenig unsere Nerven glätten, schwitzen unter der Sonne, während in Deutschland Schnee gefallen ist, und erkunden diese "Stadt der Reichen und Schönen", in die das Geld der Argentinier strömt. Hier werden die Eigentumswohnungen in den sauberen und modernen Hochhäusern gekauft, so dass die Baukräne in der Ferienstadt nie wieder zu verschwinden scheinen. Hier machen die Maxi-Racer auf ihrem Törn um die Welt Station, denn nicht einmal Montevideo besitzt einen Yachthafen, der den Namen verdient. Hier gehen die Kreuzfahrtschiffe vor Anker, booten die Touristen aus und bieten eine geführte Stadtrundfahrt auf bordeigenen Mountain-Bikes an.

Als wir auslaufen wollen, kommt über Navtex, das von Uruguay und Argentinien betrieben wird – Brasilien enthält sich – die Meldung "...possible rain with storm". Der findet dann auch als die übliche Mitternachtsvorstellung statt. Am nächsten Tag, dem 15.12., ist es endlich soweit, dass wir unseren Weihnachtsliegeplatz in Buenos Aires ansteuern können. Schwacher Wind gegen an, unter Maschine wollen wir keine Zeit verlieren. Das erleuchtete Montevideo passieren wir in der Nacht, die Stadt wollen wir auf der Rückfahrt besuchen. Ab hier wird der Rio de la Plata mit 4 bis 6 Metern Wassertiefe wirklich flach, die Großschiffahrtswege sind nur unwesentlich tiefer. Der 16. Dezember ist ein Sonntag. Sonntage haben bei uns unter dem Namen "Sonntagnachmittags-Kaffeefahrt" eine gute Starkwind-Tradition. Ab 11 Uhr dreht der Wind mit 6 bis 8 Stärken auf Nordwest, d.h. er kommt von dort, wohin wir wollen. Vor Topp und Takel, also ohne Segel, laufen wir im starken Regen über die schmutzig-braune brechende Flachwassersee unseren mühsam erkämpften Weg zurück. Wir verlieren 5 Seemeilen und starten erneut. Vor Erreichen des Hauptfahrwassers geht der Tanz abermals los. Auf Navtex liest sich das als "isolated storms". Die Ankündigung erfolgt mit einem Himmel voraus, dessen Farbe von einem tiefen Blaugrau zu einem unwirklichen Grün changiert. Wir haben Angst vor der Grundsee über den Flachs und laufen über die markierte Schifffahrtsstraße zwischen Containerschiffen nach Montevideo zurück.

Hier in El Buceo, Stadtteil von Montevideo, gibt es für Ausländer einen Yachtclub, der Gäste aufnimmt – es sei denn, er ist, wie bei uns, voll. Zum Glück hilft uns in der Nacht ein Marinero an die vorletzte freie Mooring genau in der Hafeneinfahrt. Wir staunen über den Leinendurchmesser des Festmachers an der Tonne. Kein Wunder, dass das Frühstücksgeschirr am Morgen vom Tisch fällt. Aber Glück im Unglück: die freundlichen Lotsen, die geschützt an der Mole innen liegen, offerieren uns eine Mooring-Tonne für vorn und eine für hinten neben ihren Schiffen. Da können wir halbwegs beruhigt das nächste Südstürmchen abwettern, auch wenn bei 10 Windstärken auf dem Anemometer die Verkleidung vom Windgenerator wegfliegt. Erstaunlich, wie wenig Qualität man für viel Geld im Yacht-Zubehörhandel erhält...

El Buceo ist keine Empfehlung, bei den Banken funktionieren die Kredit- oder Sparkarten nicht und die Behörden mit einer wahren Fotokopie-Manie, der der

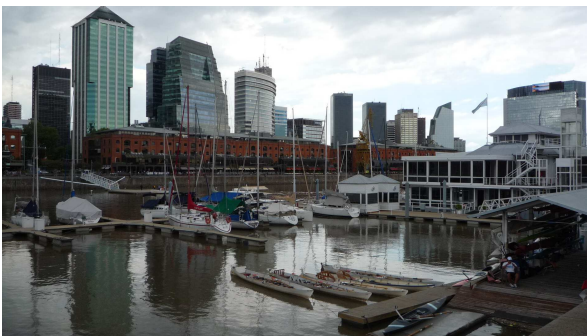
Besucher nachzukommen hat, stellen den Segler auf eine harte Geduldssprobe. Dies in Sonderheit, wenn der Steam vorbei ist und wir am 20.12. entscheiden müssen, ob ein neuer Anlauf auf Buenos Aires erfolgen soll. Die Yachtclub-Mitglieder empfehlen, eine Woche bis nach Weihnachten zu warten, der Seemann, der auf dem Lotsenschiff fährt, hält dagegen: "Nur morgen könnt ihr fahren!"



Wir haben, wie sich herausstellt, ein Wetterfenster von 24 Stunden, verlieren durch die Behörden-Schikanen 3 Stunden, schaffen es aber unter Segeln und gleichzeitig Motorunterstützung in 25 Stunden. Den gebaggerten Kanal in den Nordhafen von Buenos Aires fahren wir unter Maschine mit 30 Grad Vorhaltewinkel gegen den frischen Nordwind. Der Kanal ist eng, große Schiffe überholen uns, doch es ist nicht so gemächlich wie auf dem Nordostseekanal. Gegen 10 Uhr am 22.12. haben wir es geschafft und laufen in das ruhige Wasser des Antepuerto ein. Ein wenig müssen wir auf die Öffnung der Brücke zum Stadthafen – mehrere alte Hafengebäcke wie in Hamburg – warten und erhalten noch vor dem Festmachen die Information, dass der Tag über 80 Euro Liegegeld kostet und wir mindestens 5 Tage im Yachtclub Puerto Madero bleiben müssen. Egal, wir sind endlich da...

Die große Stadtbesichtigung steht nun noch aus, der Liegeplatz mitten in der Stadt überzeugt mit einem langen Schwimmsteg und bietet somit einen längst vergessenen Luxus mit Wasser und Strom. Und dass man trotz Müllsperrn in einem Teppich von Plastikresten, Präservativen und sonstigem Abfall schwimmt – na ja... Und am 24. können wir seit langer Zeit wieder das Weihnachtsessen in der Pflicht am Cockpittisch einnehmen, ein großes Feuerwerk Punkt 24 Uhr über der Stadt bewundern und die "Weihnachtslieder" kurz darauf in Form eines prasselnden Tropengewitters hören.

Unsere Suche nach dem von anderen Seglern wärmstens empfohlenen Yachtclub



Barlovento in Groß-Buenos Aires, Stadtteil San Fernando, erweist sich als ziemlich schwierig, weil am ersten Weihnachtsfeiertag keine Taxen fahren und niemand etwas Genaues weiß. Aber Rudolfo hilft schließlich. Dieser hilfsbereite ältere Herr, dessen Vater Däne aus Hamburg ist und dessen Mutter aus

Zürich kommt, fährt uns mit seinem Auto nicht nur zu den Behörden, sondern begleitet uns als Lotse am 29.12. über die Flachstellen des Deltas zu einem Liegeplatz, dessen Umgebung das Segel-Mekka von Buenos Aires genannt werden kann. Am Fluss Luján fühlt man sich wie am Sonntag auf Berliner Gewässer versetzt. Hier können wir nun zusammen mit anderen europäischen Seglern, mit denen wir am Grill das Neue Jahr begrüßt haben, einige Zeit bleiben. Anders als in Berlin empfing uns der Silvestermorgen um 8 Uhr mit 34° C in der Pflicht, tagsüber weit über 40° C und am 1. Januar um 8 Uhr mit 14° C.



*Ilse und Uli Hering auf der "Nadine".*

Bei uns geht Ihre Spende garantiert nicht unter.



[www.seenotretter.de](http://www.seenotretter.de)



# Damals wars....

## Bruch-Skipper Wulf - Teil 1

### Rückblicke auf 60 Jahre Segeln

#### Schmerzhafter Mastbruch

Boote zu bauen war mir wohl als Urtrieb mit in die Wiege gelegt worden. So wie manche am Strand baute ich im elterlichen Garten schon mit etwa zehn Jahren Boote, indem ich Vertiefungen als Cockpit in die Erde grub und die Konturen eines Decks aufhäufelte, so zu sagen als Fußreling. Die Dinger wurden immer komplizierter. So bekam eins einen richtigen kleinen Ofen mit Schornstein aus dem es rauchte. Schließlich kam auch noch ein Mast dazu. Er bestand aus einer Bohnenstange, in die ich Nägel geschlagen hatte als Maststufen. Daran stieg ich hinauf, offenbar zu weit: die Stange brach, und ich fiel auf eine Kante der Kajüte, die aus einer alten Kartoffelkiste bestand. Meine geprellten Rippen bereiteten höllische Schmerzen vor allem beim Luftholen. Solches Leid musste ich in den folgenden nunmehr fast sechs Jahrzehnten durch meine „Bootelei“ nie wieder ertragen. Dank und nochmals Dank an alle meine Schutzengel!

#### Der Umweg zum eigenen Boot

In der 6. Klasse unserer Grundschule „Bruno H. Bürgel“ wurde eine Arbeitsgemeinschaft „Modellbau“ gegründet. Wir fingen an die Teile für das Modell „Pionier“ her zu stellen. Das ging mir gut von der Hand. Mein Vater als Tischlersohn hat gern und sehr gut mit Holz umgehen können, und so wurde mir wohl auch das Holzwurm-Gen in die Wiege mitgegeben. Der Leiter unserer Bastel-AG hatte als Schuldirektor sicher schon damals allerhand lästigen Papierkram zu erledigen. So beauftragte er mich, wenn er seinen Büroaufgaben nachging, mit der Anleitung meiner Mitschüler im Umgang mit Laubsäge und Klebstoff.



**Abbildung 1: Erstes Flugmodell mit Gummimotor**

Zu Hause baute ich parallel dann weitere Flugmodelle bis ich schließlich den Plan verwirklichte, ein so großes Flugzeug zu bauen, dass ich damit selbst in die Luft steigen konnte. Als alles fertig war - selbst einen Kompass hatte ich auf einem Armaturenbrett befestigt, um mich nicht zu verfliegen, hängte ich das Fluggerät an einer Schaukel auf, um es auf seine statischen Eigenschaften zu prüfen. Krachdiebumm! Da brachen die Flügel ab, und ich landete unsanft mitsamt dem Rumpf auf dem Boden der Tatsachen. Die Enttäuschung ist ja das positive Ende einer Täuschung, und nach der Erkenntnis, dass dieser Bruch weit Leben schonender als der letzte Flug von Otto von Lilienthal war. So kam ganz schnell die Idee, aus dem Rest des Bauwerks ein Paddelboot

zu bauen. Der Flugzeugrumpf wurde mit Igelit-Tischdecken umspannt und mit „Duosan rapid“ abgedichtet. Der nächste Schreibwarenladen hat einen hohen Anteil meines Taschengeldes eingenommen. Mein hiermit begonnenes Leben als Bootsbauer ging nach dem Runterfall zum Reifall über als ich das knapp 2 Meter Länge und nur 45 cm breite „Boot“ im heimischen Planschbecken ausprobierte: Ich kenterte.

### Das erste das fährt

Längst lag zwischen meinen Büchern eine für 1 Mark antiquarisch erworbene Anleitung zum Bau eines Klepper-Faltbootes. So kaufte und schleppte ich per S- und Straßenbahn schwere Bündel von Leisten, die ich bei „Rüdiger & Weidt“ am Schlesischen Bahnhof (später Ostbahnhof, Hauptbahnhof und nun wieder Ostbahnhof genannt) kaufen konnte. Dort gab es auch große „Pertinax“-Platten. Das ist ein Stoff, aus dem noch heute Leiterplatten hergestellt werden. Damit wurde das Lattengerüst aus Spanten, Kim- und Balkwegern und Steven beplankt. Auch hier gab es wieder einen großen Verbrauch an „Duosan“.

Dieses Boot bedurfte dann schon eines Pferdefuhrwerks („Onkel Seifert“, unser Nachbar hatte ein solches), um es zum Bootshaus „Flawa“ am Woltersdorfer Flakensee zu bringen.

Mit diesem Wassergefährt, das einen „negativen Sprung“ hatte, weil ich beim Beplanken öfter auf das Kieloben aufgepalte Boot kriechen musste und darum nicht gerade schnittig durchs Wasser schoss, habe ich etliche Touren über benachbarte Seen und Kanäle unternommen. Meine Schwester, 14 Jahre älter als ich, fand es nicht sehr amüsant, wenn sie auf längeren Fahrten mit musste und wegen geringfügiger (?) Undichtigkeiten einen feuchten Po im Boot und juckende Bissstellen von Ameisen während des Picknicks an Land erhielt.

Schließlich ist Stillstand die langweiligste aller Tätigkeiten, und so kam dann ein Segel (altes Bettlaken) an einem Rundholz zum Einsatz. Kreuzen war nicht angesagt, weil ein Schwert fehlte. Der Sinn eines solchen hatte sich mir mit meinen 13 Lenzen auch noch nicht erschlossen.



**Abbildung 2: Mein erstes selbstgebautes Boot**

*Dr. Wulf Trende*

*Lesen Sie in der nächsten Ausgabe, wie es weiterging, mit diesem angehenden Segler und was weiter aus ihm wurde...*

## Termine Fühjahr/Sommer 2013

02.02.2013	<p><b>Winterwanderung</b> Wanderung "Uferbahn" in Richtung Schmöckwitz. Am 2. Februar 2013 um 11:00 Uhr Treffen am S-Bhf. Grünau Mittagessen 13:00 Gaststätte <b>Ort : <a href="#">Wassersport-Verein 1921 e.V.</a></b> Rohrwallallee 87-99, 12527 Berlin</p>
So., 03.02.2013, 14:00 Uhr,	<p><b>Trixi Hübner, Kapitänin des Zweimastgaffelschoners "Atalante"</b> <b>Bücherlesung: <i>Godewind und Tümler voraus</i></b> <b>Ort: <a href="#">Segler-Verein Stößensee e.V.</a></b> Havelchaussee 129, <b>14055 Berlin</b> <b>EINTRITT FREI - Gäste willkommen (*)</b></p>
Do., 07.02.2013, 19:00 Uhr	<p>Klönabend - GB R. Krischker Homepage-Erstellung für Anfänger - Grundlagen, Möglichkeiten, Aufwand - <b>Ort: <a href="#">Segler-Verein Stößensee e.V.</a></b> Havelchaussee 129, <b>14055 Berlin</b></p>
So., 10.02.2013, 14:00 Uhr,	<p><b>Stephan Boden, SY DIGGER</b> <b>Vortrag: DIGGER</b> - Mit einem Hund und einer Frau 3 1/2 Monate auf einer Varianta 18 um die Ostsee <b>Ort: <a href="#">Segler-Verein Stößensee e.V.</a></b> Havelchaussee 129, <b>14055 Berlin</b> <b>EINTRITT FREI -Gäste willkommen (*)</b></p>
Fr., 15.02.2013, 17:00 Uhr bis So., 17.02.2013	<p>GB <b>Ralf Krischker</b>, Schiffergilde zu Berlin Dipl. met. <b>Petra Gebauer</b>, FU Berlin <b>Norbert Kruse</b>, DARC OV Berlin Wilmersdorf <b>Wetterworkshop in Berlin</b> <b>Ort: <a href="#">SEGLERVEREINIGUNG 1903 e.V.</a></b>, Wannseebadweg 40, <b>14129 Berlin</b> Lehrgangskosten: 0,- € für Mitglieder der Schiffergilde 35,- € für Mitglieder der KA, TO und KYCD, 20,- € für Junioren bis zum vollendeten 25. Lebensjahr, 45,- € für Mitglieder von DSV Vereinen, 55,- € für Nichtmitglieder</p>
Sa., 23.02.2013, 11:00 Uhr bis So., 24.02.2013, 15:00 Uhr	<p>Dr. med. <b>Melanie Aalburg</b> und Seenotretterin und Physiotherapeutin <b>Anna Münch</b> <b>Seminar: Medizin auf See</b> <b>Ort: <a href="#">Segler-Verein Stößensee e.V.</a></b> Havelchaussee 129, <b>14055 Berlin</b> Eintritt für Gilde- und SVSt-Mitglieder 30,00 €, Mitglieder von KA, TO, KYVD 40,00 €, Jugend (bis vollend. 21. Lj) 20,00 €, Mitglieder von Vereinen des DSV 60,00 €, Sonstige 70 €</p>

(\*) Um Anmeldung wird gebeten (0171-740 38 05, [info@schiffergilde-berlin.de](mailto:info@schiffergilde-berlin.de))

<p>Sa., 02. und So, 03.03.2013, 10:00 Uhr, sowie Sa., 16. und So. 17.03.2013, 10:00 Uhr <b>Zusatz UBI</b> Sa., 13. und So. 14.04.2013</p>	<p><b>Norbert Kruse</b>, DARC (Deutscher Amateur Radio Club) <b>Kurs: SRC - Short Range Certificate</b> - mit optionalem <b>UBI</b> Zusatz Kurs <b>Ort: <u>SEGLERVEREINIGUNG 1903 e.V.</u></b>, Wannseebadweg 40, <b>14129 Berlin</b> <b>SRC:</b> Gilde-und SV 03-Mitglieder 70,00 €, Mitglieder von KA, TO, KYVD 85,00 €, Jugend (bis vollend. 21. Lj) 50,00 €, Mitglieder von DSV Vereinen 90,00 €, Sonstige Gäste 100 € <b>UBI-Option:</b> Gilde-und SV 03-Mitglieder 25,00 €, Mitglieder von KA, TO, KYVD 30,00 €, Jugend (bis vollend. 21. Lj) 20,00 €, Mitglieder von DSV Vereinen 35,00 € Sonstige Gäste 45€ (bedingt SRC als Grundlage)</p>
<p>So., 03.03.2013, 14:00 Uhr</p>	<p>Frau Dr. med. <b>Almuth Meyer</b> ggf. unterstützt durch den Geologen <b>Rolf Stange</b> <b>Vortrag: Segeln in die Arktis</b> <b>Ort: <u>Verein Seglerhaus am Wannsee e.V.</u></b>, Am Großen Wannsee 24, <b>14109 Berlin</b> <b>EINTRITT FREI – Gäste Willkommen (*)</b></p>
<p>Mo., 11.03.2013, 20:00 Uhr,</p>	<p><b>Jahreshauptversammlung</b> <b>Ort: <u>Segler-Verein Stößensee e.V.</u></b>, Havelchausee 129, <b>14055 Berlin</b></p>
<p>Fr., 15.03.2013, 19:00 Uhr,</p>	<p><b>Fahrtenseglerabend des BSV</b> <b>Ort: <u>Segler-Verein Stößensee e.V.</u></b>, Havelchausee 129, <b>14055 Berlin</b></p>
<p>Sa., 23.03.2013, 19:00 Uhr</p>	<p><b>Fahrtenseglerabend der Kreuzerabteilung des Deutschen Segler-Verbandes</b> <b>Ort: <u>Maritim proArte Hotel Berlin</u></b>, Friedrichstrasse 151, <b>10117 Berlin</b></p>
<p>Do., 28.03.2012, 19:00 Uhr,</p>	<p><b>Schifferabend</b> <b>Ort: <u>Verein Seglerhaus am Wannsee e.V.</u></b>, <b>Am Großen Wannsee 24, 14109 Berlin</b></p>
<p>So., 11.04.2013, 19:00 Uhr</p>	<p><b>Klönabend</b> <b>Ort:</b> Folgt</p>

Anmeldungen zu gebührenpflichtigen Veranstaltungen über:

**Die Schiffergilde zu Berlin e.V. c/o Gunther Urbschat**, Habelschwerdter Allee 4, 14195 Berlin - Dahlem, Tel 030 / 75 77 65 – 0, FAX 030 / 75 77 65 – 99,

E-Mail [urbschat@schiffergilde-berlin.de](mailto:urbschat@schiffergilde-berlin.de) oder online über <http://www.schiffergilde-berlin.de>

**(Hier finden Sie auch alle Flyer zu den Veranstaltungen 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.**

Sa., 11.05.2013, 14:00 Uhr	<b>Anbojen</b> <b>Ort:</b> Gildeboje, 52° 26,94' N; 13° 10,47'
Sa., 08.06.2013, 14:00 Uhr	<b>Bojentreff</b> <b>Ort:</b> Gildeboje, 52° 26,94' N; 13° 10,47'
Sa., 13.07.2013, 14:00 Uhr	<b>Bojentreff</b> <b>Ort:</b> Gildeboje, 52° 26,94' N; 13° 10,47'
Sa., 10.08.2013, 14:00 Uhr	<b>Bojentreff</b> <b>Ort:</b> Gildeboje, 52° 26,94' N; 13° 10,47'
Sa., 14.09.2013, 14:00 Uhr	<b>Bojentreff</b> <b>Ort:</b> Gildeboje, 52° 26,94' N; 13° 10,47'
Sa., 12.10.2013, 14:00 Uhr	<b>Abbojen</b> <b>Ort:</b> Gildeboje, 52° 26,94' N; 13° 10,47'

## 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> im öffentlichen Teil zugreifen.

### Hochsee

<b>Nordsee/Nordatlantik</b> Ab Rostock, Norwegen, Shetlands, Faröer, NW-Schottland, Irische See, Süd England, Niederlande, Helgoland	Dr. Manfred Brandes	<b>SY Libra</b> <b>(Etap 30)</b>	2011
<b>Atlantik/Karibik/Pazifik</b> Ab New York, Kuba, San Blas, Panama, Ga- lapagos, Osterinseln, Pitcairn, Tuamotus, Tahiti, Samoa, Fidschi, Vanuatu, Australien, Neu Seeland	Peter Lühr	<b>SY Freya</b>	2010
<b>Atlantik</b> Ab Cuxhaven, Niederlande, Frankreich, Spa- nien, Portugal, Puerto Calero/Lanzarote.	Ulrich und Ilse Hering	<b>SY Nadine</b> <b>(Skorpion 1200)</b>	2010

## Hochsee

<b>Nordsee/Nordatlantik</b> Ab Rostock, Norwegen, Shetlands, Färöer, Island, Färöer, Shetlands, Rostock	Dr. Manfred Brandes	<b>SY Libra</b> <i>(Etap 30)</i>	2010
<b>Nordsee/Nordatlantik</b> Ab Rostock, Norwegen, Shetlands, Orkneys, Schottland, Caledonienkanal , Isle of Mull, Hebriden, Nord-Irland, Engl. Kanal, Den Helder, Cuxhaven, Rostock	Dr. Manfred Brandes	<b>SY Libra</b> <i>(Etap 30)</i>	2008

## See

<b>Nordsee/Nordatlantik</b> Ab Berlin über Stettin, Swinemünde, durch Kattegat und Sjkagerrak, immer der Norwegischen Küste auf der Außenseite in den einsameren, vorgelagerten Bereichen segelnd, bis zu den Lofoten und zurück nach Berlin. All das einhand.	Dr. Gerhard Hinz	<b>SY Boreas</b> <i>(Kormoran IV, Stahl)</i>	2012
<b>Nordsee/Nordatlantik</b> Ab Berlin, über die Ostsee, gr. Belt, Kattegat, Skagerrak, nach Norwegen. Entlang der Norwegischen Küste bis zum Polarkreis (Svartisen Gletscher), und Rückweg nach Berlin .	Ralf Krischker	<b>SY Maimiti</b> <i>(Brewijd 31)</i>	2012
<b>Nordsee/Nordatlantik</b> Ab Rostock, über kl. Belt, Kattegat, Skagerrak, nach Norwegen. Entlang der Norwegischen Küste zu den Lofoten, Rundung des Nordkaps und Rückweg nach Rostock - der Törn ist erfolgreich beendet.	Dr. Manfred Brandes	<b>SY Libra</b> <i>(Etap 30)</i>	2012
<b>Ostsee</b> Berlin, Stettin, Swinemünde, Nexö, Christianssö, Utklippan, Kalmar, Borgholm , Stockholm, Berlin	Ehep. Geisler	<b>SY Petruschka</b> <i>(Dehler 28 S)</i>	2010
<b>Nordsee/Nordatlantik</b> Rostock, Nordkap (Kirkenes) und zurück.	Dr. Manfred Brandes	<b>SY Libra</b> <i>(Etap 30)</i>	2009
<b>Nordsee</b> Ab Berlin, Sassnitz, Helsingborg, Skagen, Norwegen, Wendepunkt der Reise 68°32,8' N; 017°32,4' E, Berlin	Dr. Gerhard Hinz,	<b>SY Boreas</b> <i>(Kormoran)</i>	2008
<b>Nordsee/Nordatlantik</b> Rostock, Cuxhaven, Helgoland, Schottland, Pentland Firth, Färöer, Island, Polarkreis, Norwegen, Rostock	Dr. Manfred Brandes	<b>SY Libra</b> <i>(Etap 30)</i>	2007
<b>Nordsee/Nordatlantik</b> Rostock, Norwegen, Rostock	Dr. Manfred Brandes	<b>SY Libra</b> <i>(Etap 30)</i>	2006

<b>Ostsee</b> Berlin, Bornholm, Kalmarsund, schwed. Ostküste bis Törehamn und Haparanda. Zurück schwed. Ostküste, Gotland und zurück nach Berlin.	Ralf Krischker	<b>SY Maimiti (Brewijd 31)</b>	2006
<b>Ostsee</b> Rostock, Göteborg, Trollhättan, Vänersborg, Mariestad, Kristinehamn, Sjötorp, Töreboda, Karlsborg, Vadstena, Motala, Norsholm, Stegeborg, Västervik, Sandvik, Utlängan, Sandhamaren, Gislövs Läge, Vitte, Rostock	Dr. Manfred Brandes	<b>SY Libra (Etap 30)</b>	2005
<b>Ostsee</b> Rostock, Bornholm, Gotland, Estland, Lettland, Süd-Schweden, Rostock	Dr. Manfred Brandes	<b>SY Libra (Etap 30)</b>	2004
<b>Nordsee/Nordatlantik</b> Rostock - Norwegen, Rostock	Dr. Manfred Brandes	<b>SY Libra (Etap 30)</b>	2003
<b>Ostsee</b> Ab Berlin über schwed. Ostküste bis Wasa. Zurück über finn. Westküste, Ålandinseln, schwed. Ostküste, Bornholm und zurück nach Berlin.	Ehep. Krischker	<b>SY Maimiti (Brewijd 31)</b>	2003
<b>Ostsee</b> Rostock, Gotland, Ålandinseln, Helsinki, Tallin, Dagö, Ösel, Gotland, Rostock	Dr. Manfred Brandes	<b>SY Libra (Etap 30)</b>	2002

### Küste

<b>Ostsee</b> Rund Fünen ab Flensburg, Sonderborg, Bogense, Kolby Kas, Kerteminde, Lohals, Rudköbing, Aerösköbing, Damp 2000, Flensburg	Thilo Welz	<b>SY Nautilust (Bavaria 44)</b>	2007
<b>Ostsee</b> Rund Fünen ab Heiligenhafen, Bagenkop, Lohals, Korshavn, Fredericia, Arösund, Bagenkop, Heiligenhafen	Thilo Welz	<b>SY Shangrila (Bénéteau Oceanis 331)</b>	2006
<b>Ostsee</b> Ab Berlin, Stettin, Ueckermünde, Mönkebude, Kröslin, Neuhof, Stralsund, Breege, Ralswiek, Wiek, Kloster, Lohme, Sassnitz, Swinemünde, Stettin, Berlin	Phillip Honnef	<b>SY Robby (Optima 98)</b>	2005
<b>Ostsee</b> Ab Berlin über Lauenburg, Hamburg, Wedel, Rendsburg, Laboe, Aaroesund, Bogense, Ballen/Samsö, Anholt, Österby/Laesö, Kungshamn, Strömstad, Moss, Oslo und zurück.	Ehep. Müller	<b>MY Lütte (Hardy Family Pilot 20)</b>	2007

## Feuilleton

Zutaten (Grundrezept, nach Geschmack zu verfeinern):

- ☞ 300 g Mehl
- ☞ 1 Tasse Wasser
- ☞ 1 Päckchen Hefe
- ☞ 1 Teelöffel Salz

Eine Schüssel nehmen. Mehl und Salz und Hefe vermengen, Das Wasser untermischen und gut durchkneten. Danach mit einem Tuch abdecken und ca. 1/2 Stunde gehen lassen (hier hilft öfter mal ein Blick ob der Teig „schon arbeitet“ während wir hungrig warten..



Dann etwas Öl in die Pfanne. Es sollte eine Pfanne sein mit möglichst hohem Rand und einem Deckel, der eine Luftzu-/Abfuhr-Regulierung ermöglicht. So ein Brot ist ja schließlich auch nur ein Mensch und muss atmen. Nach ca. 20 Minuten wenden und nochmals 10 Minuten backen. Bon appetite!

Verfeinerungen und Fantasien sind hier keine Grenzen gesetzt. Ich persönlich liebe es, wenn es warm aus der „Pfanne“ kommt mit DICK Butter!

**Rezept und Text: Nicola Krischker, SY Maimiti**



Gutachter für Boote/  
Motoren/ Antriebe



**Frank Sobczak**

Leistungsangebot

- Bootsgutachten
- Bootsschadengutachten
- Wertgutachten
- Kauf- und Verkaufsberatung
- Beratung bei Repowering von Innenbordmotoren
- Motor- und antriebstechnische Gutachten
- Motorkundes Schulungen 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



## *Schiffergilde - die helfende Hand für große und kleine Skipper*

Hergestellt durch:

  
**screen**

Übrigens: Wir fertigen  
auch Bootsnamen

DRUCK. PRODUKTION

Fon 030 216 30 53  
Fax 030 217 50 787

Hohenstaußenstraße 60  
10781 Berlin - Schöneberg