

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



**Eine Gemeinschaft  
von Seeseglern**

# **Der Ausguck II/2013**

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



# Inhalt

## Inhalt

Vorwort	2
Impressum	2
<b>Aktuelles</b>	
Die Schiffergilde zu Berlin e.V. Wer oder Was ist das?!	3
News	4
<b>Der aktuelle Fall</b>	8
<b>Berichte</b>	
Törnbericht 2012 der SY Boreas	11
Törnbericht 2012 (Etappe) der SY PURE fun	14
Damals war's - Bruch-Skipper Wulf - Teil 2	16
<b>Termine Herbst/Winter 2013/2014</b>	18
<b>Aktuelles Törnarchiv</b>	
Bereich Hochsee	20
Bereich See	21
Bereich Küste	22
Feuilleton	22

## Impressum

### Die Schiffergilde zu Berlin e.V.

19. Februar 1928 gegründet, neu gegründet  
1948 am 19. April 1952 in das Vereinsregis-  
ter Berlin eingetragen

Mitglied im Deutschen Seglerverband  
DSV-Nr.: B 052 und im LSB Berlin LSB-Nr.  
1104

Geschäftsstelle  
c/o

Gunther Urbschat  
Habelschwerdter Alle 4  
14195 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 Lay-  
out: Ralf Krischker

Textbeiträge Ralf Krischker, Gunther Urb-  
schat, Renate Pfeiffer-Nieguth,  
Dr. Gerhard Hinz, Peter Lühr,  
Dr. Wulf Trende

Fotos Renate Pfeiffer-Nieguth, Dr.  
Gerhard Hinz, Peter Lühr., 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 Gewis-  
sen. Eine Gewähr für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte kann auch auf Grund kurz-  
fristig möglicher Veränderungen durch Dritte nicht übernommen werden. Jegliche Haftung, insbesondere  
für eventuelle Schäden oder Konsequenzen, die durch die Nutzung der angebotenen Informationen entste-  
hen, 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.



## Liebe Gildeschwestern, Liebe Gildebrüder, und Freunde der Schiffergilde

Eine erfolgreiche und insbesondere in den späten Sommermonaten auch von schönem Wetter begleitete Segelsaison liegt hinter uns und ich hoffe, alle Seefahrer und natürlich auch die Daheimgebliebenen wieder in trauter Runde begrüßen zu dürfen. Wir freuen uns auf Eure Berichte von spannenden und schönen Törns in der zurückliegenden Saison.

Zweifellos können wir mit den Erfahrungen unserer Gildemitglieder auch wieder jungen angehenden Fahrtenseglern, sei es im See- oder auch Hochseebereich, helfen, ihre Törns noch sicherer zu machen. Um dies noch weiter zu fördern, sollte jeder darüber nachdenken, ggf. wieder eigene Vorträge vorzubereiten und auch Beiträge an die Redaktion des AUSGUCK zu übermitteln.

Auch freue ich mich, dass es seit diesem Herbst wieder eine Führerschein-

ausbildung unter der Flagge der Schiffergilde zu Berlin gibt, die das gesamte Spektrum bis zum Sporthochseeschiffer abdeckt. Es ist der Schiffergilde gelungen, hier kompetente, erfahrene und befahrene Dozenten zu gewinnen, die auch den Bereich der praktischen Ausbildung abdecken werden.



Dass seit diesem Jahr erstmals der Preisverleihungsausschuss der Schiffergilde zu Berlin im Auftrag für den gesamten Berliner Seglerverband tätig wird, unterstreicht die Bedeutung der Schiffergilde zu Berlin e.V. für den Berliner Segelsport.

Ein dick geschnürtes Paket an Vorträgen und Reiseberichten und nicht zuletzt unsere beliebten geselligen Veranstaltungen werden Euch auch diesen Winter die Wartezeit bis zum Frühjahr verkürzen, wenn wir wieder alle in See stechen können.

In diesem Sinne wünsche ich allen eine schöne und besinnliche Winterzeit und ein gutes neues Jahr.

*Gunther Urbschat*

Gildemeister

Bei uns geht Ihre Spende garantiert nicht unter.

www.seenotretter.de

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

Wie der Name Gilde schon andeutet, sind wir ein loser Zusammenschluss von Skippern (Schiffern), 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 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](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**

Dass sich eine Mitgliedschaft in der Schiffergilde zu Berlin e.V. lohnt, werden Sie spätestens dann merken, wenn sie die Konditionen für Gildemitglieder bei den verschiedenen Ausbildungsveranstaltungen betrachten.

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



**52° 26,94' N, 13° 10,47' E**

**Bei uns liegen Sie richtig!**

Wer hat noch „alte“ deutsche Seehandbücher (gebunden, meist in Leinen-Einband)? Bitte nicht wegwerfen, sondern anbieten an das Archiv der „Nautischen Fachbibliothek des Deutschen Touring-Yacht-Clubs“, c/o Dr. Hans Schmidt, Geigenbergerstr. 11, 81477 München.

## Elektronische Binnennavigationskarten (Inland ENC) - diverse Updates 2013

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 waserstraßenbezogen 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 inzwischen in der stabilen Version 3.2.2 erschienen. Über die neuen Add-ons, wie z.B. das neue Logbuch stehen umfangreiche zusätzliche Funktionen zur Verfügung. Erschienen **05/2013**

<http://www.opencpn.org/>

---

## Der „World Ocean Review 2013“

erschien 2010 das erste Mal und sollte in Zukunft in regelmäßigen Abständen herausgegeben werden. Nun ist es wieder soweit. 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

Der World Ocean Review als gezipptes PDF File

### Download Adresse

[http://worldoceanreview.com/wp-content/downloads/wor2/WOR2\\_gesamt.pdf](http://worldoceanreview.com/wp-content/downloads/wor2/WOR2_gesamt.pdf)

Den World Ocean Review kostenlos bestellen

<http://worldoceanreview.com/bestellen/>

---

## Leuchttfeuerverzeichnisse weltweit 2013

---

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 6.1.4 im **April 2013** 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  
**05/2013**

[http://www.dwd.de/bvbw/appmanager/bvbw/dwdwwwDesktop?\\_nfpb=true&\\_pageLabel=\\_dwdwww\\_spezielle\\_nutzer\\_schifffahrt\\_service&T18607618401151909792333gsbDocumentPath=Content%2FSchifffahrt%2FDownload%2FDauerbrenner\\_\\_052013.html](http://www.dwd.de/bvbw/appmanager/bvbw/dwdwwwDesktop?_nfpb=true&_pageLabel=_dwdwww_spezielle_nutzer_schifffahrt_service&T18607618401151909792333gsbDocumentPath=Content%2FSchifffahrt%2FDownload%2FDauerbrenner__052013.html)

---

## Handbuch Binnenschifffahrtfunk

---

Das Handbuch Binnenschifffahrtfunk regionaler Teil ist ebenfalls neu erschienen. Es ist zwingend an Bord mitzuführen. Entweder als Ausdruck, oder auf einem Speichermedium, so dass der direkte Zugriff gewährleistet ist (Notebook). Neu erschienen in der Ausgabe **2/2013**

<http://www.fvt.wsv.de/handbuch/>

---

## Flugreisen - Mitnahme von Medikamenten im Handgepäck

---

Die EU-Richtlinien zur Mitnahme von Handgepäck in die Flugzeugkabine gelten für alle Flüge, die von Flughäfen der Europäischen Union sowie der Schweiz abgehen, unabhängig von deren Bestimmungsort, also auch für alle Inlandflüge, innereuropäischen Flüge und Anschlussflüge. Sie sollen die unterschiedlichen Maßnahmen vereinheitlichen und betreffen in erster Linie die Mitnahme von Flüssigkeiten. Hier noch einmal die Bestimmungen, zum größten Teil im Wortlaut:

Flüssige und gelartige Produkte, wie z.B. Pflege- und Kosmetikartikel, sind im Handgepäck nur noch gestattet, wenn sie folgenden Bestimmungen entsprechen:

- Behältnisse mit Flüssigkeiten und ähnlichen Produkten dürfen bis zu 100 ml fassen (es gilt die aufgedruckte Höchstfüllmenge)
- Alle einzelnen Behältnisse müssen vollständig in einem transparenten, wieder verschließbaren Plastikbeutel (z.B. sog. "Zipper") mit maximal einem Liter Fassungsvermögen transportiert werden
- Je ein Beutel pro Person
- Der Beutel muss bei der Sicherheitskontrolle separat vorgezeigt werden.

Medikamente und Spezialnahrung (z.B. Babynahrung), die während des Fluges an Bord benötigt werden, können außerhalb des Plastikbeutels transportiert werden. Ein ärztliches Attest hierfür ist in den Bestimmungen nicht vorgesehen. Diese Artikel müssen ebenfalls an der Sicherheitskontrolle vorgelegt werden. Artikel und Beutel, die den Maßgaben nicht entsprechen, dürfen nicht mit an Bord genommen werden. Duty Free Artikel, die an Flughäfen der EU oder an Bord eines Flugzeuges einer in der EU registrierten Fluggesellschaft erworben wurden, dürfen in einer versiegelten Tüte mitgenommen werden, sofern ein Kaufbeleg vom selben Tag vorliegt und die Versiegelung von der Verkaufsstelle vorgenommen wurde. Für USA- und UK-Flüge gelten weitere Sonderregelungen; hier ist z.B. derzeit die Mitnahme von Flüssigkeiten im Handgepäck grundsätzlich nicht erlaubt. Prinzipiell ist es empfehlenswert, sich unmittelbar vor der Reise telefonisch oder über das Internet beim Abflughafen oder der Fluggesellschaft über den aktuellen Stand zu informieren.

**Quelle: Centrum für Reisemedizin**

SchGzB II/2013

## Der aktuelle Fall

Man denkt so oft: Och, so eine Kanalfahrt ist doch eine gemütliche Sache. Da kann doch eigentlich nichts schief gehen... Wenn man allerdings seine Segelyacht, mit der man auf Atlantik und Pazifik viele schöne Stunden verbracht hat über die französischen Kanäle nach Hause bringen will, nun, dann sieht das plötzlich ganz anders aus.

Was einem da so alles passieren kann, das lesen Sie im nachfolgenden Auszug aus dem Reisebericht von Peter Lühr :

Gut in Frankreich sind das Essen, der Wein, die Landschaften, auch die Franzosen, die Städte und Villages, die Historie etc.

Andererseits kann ich jeden empfehlen, der eine Yacht in unserer Art und Größe hat, und wenn er seiner Yacht nichts Böses antun will, nicht die Route und Jahreszeit zu wählen, die wir ausgewählt haben (Juni 2013).

Wir konnten nach zwei Wochen Wartezeit wegen Hochwassers in Port St. Louis beginnen die Rhone aufwärts zu fahren. Mit stellenweise 2 km/h quälten wir uns bis nach Lyon.

An den Brücken waren die Verwirbelungen dermaßen stark, dass wir beim Passieren nur mit Vollgas die FREYA auf Kurs halten konnten.

In der Saone war es dann etwas angenehmer. Nun sind wir im Canal de Centre. Hier gibt es keinen Strom aber eine Schleuse nach der anderen. Die Schleusen sind automatisch, was kein Problem darstellt. In einer der ersten Schleusen sind wir als zweites Schiff eingelaufen. Eine riesige Charter Motoryacht vor uns nahm uns sämtlichen Blick auf das Schleusentor. Die Schleusenbreite beträgt zwischen 5,14m und 5,20m. Da muss man schon ganz schön zirkeln. Wenn man bei unserer Breite von 3,90 m noch bedenkt, dass weitere 0,60m für die Fender benötigt werden. Als die Charteryacht die

Schleuse verlassen hat lösten wir die Leinen und kamen bis zu einem Drittel der Schiffslänge aus der Schleuse. Dann schlossen sich die Tore (Man hat nur 60 Sekunden Zeit zum Auslaufen, was wir unserer Meinung nach eingehalten haben).

Zwei vier Meter lange tiefe Schrammen an den Seiten und eine im Holz geplatze Fußreling war das Resultat. Wir hatten eine Neulackierung vor zweieinhalb Jahren.

Könnt Ihr Euch vorstellen, dass die Schleusen bis auf z.T. 5 cm volllaufen?

Oder bergab fährt man in so eine volle Badewanne, muss die Yacht aufstopfen, an Land springen, die Leinen um die Poller legen, dann zur Zügleine laufen und den Hebevorgang auslösen, zurück zum Schiff springen, beim Wasserabfluss die Fender zwischen Yacht und Wand hängen, an Deck hechten und die Leinen fieren.

Wäre alles nicht schlimm, wenn die Yacht 40 cm unter der Schleusenoberkante schwimmen würde. Wir haben schon zwei kleine Vollgummi-, nicht schwimmende Fender, an einer Seite außenbords. Aber trotzdem lassen sich die Berührungen nicht vermeiden.

Dem Motor tun die wenigen Umdrehungen die er machen muss auch nicht so gut. Die meiste Zeit läuft er mit 1400 upm bei vorgeschriebenen 8km/h. Und



dazu kommen die Stunden im Leerlauf in und vor den Schleusen.

**Sollte jemand unsere Reiseroute Rhone, Saone, Canal Lateral a la Loire, Canal de Briare, Canal du Loing und Seine befahren wollen, dann am besten zu drei Personen mit der Segelyacht im Hochsommer, sonst mit dem Motorboot.**

Nun sind wir schon am Überlegen wo wir die Schäden im Winter reparieren lassen. Vielleicht verändern wir auch noch unser Reiseziel.

***Peter Lühr***

Schiffergilde zu Berlin e.V. und Verein Seglerhaus am Wannsee e.V.



# Norwegen-Einhandreise mit SY BOREAS 2012

## 1. Vorbemerkung

Die diesjährige Reise war die zehnte Einhand-Erkundungsreise nach Norwegen in Folge. Natürlich sollte es dieses Mal an der westnorwegischen Küste über den Polarkreis hinausgehen, wenn die Umstände es erlauben. Es sollten neue Orte und Reviere aufgesucht werden, die bisher von Boreas nicht erreicht worden sind.

## 2. Reisekonzept

Bis auf wenige Ausnahmen sollten Tagesreisen mit Übernachtung vor Anker an der Wegstrecke unter Nutzung der natürlichen Gegebenheiten vorgenommen werden. Nachtfahrten waren aber unumgänglich, um den Reiseweg bewältigen zu können. Eine sorgfältige Tagesplanung mit Berücksichtigung der aktuellen Wetterlage und der möglichen „worst case“ Bedingungen war daher selbstverständlich. Motorkraft sollte nur benutzt werden in engen Fahrwassern, bei Gegenwind oder Flaute, bei Erreichen des Zeitlimits der Reise oder, wenn es zur Sicherheit von Boot und Besatzung notwendig war.

## 3. Unmittelbare Reisevorbereitung

Eine gründliche Inspektion und Überholung des Bootes ging der Reise voraus. Insbesondere wurde die Bordelektrik gecheckt und alle sicherheitsrelevanten Ausrüstungen, Teile und Befestigungen sowie die Navigationsmittel überprüft. Stecker und Verbindungen der Motorelektrik wurden überprüft und erhielten Korrosionsschutz. Ein modernes Seefunkgerät mit DSC und GPS sowie AIS Radar und Navtex stehen zur Verfügung. Sämtliche Segel sowie das stehende und laufende Gut wurden einer sorgfältigen Eignungsprüfung unterzogen. Das Kartenmaterial sowie Beschreibungen für das Fahrtgebiet wurden bereits vor Reisebeginn eingehend studiert. Die Ausrüstung wurde zur Erhöhung der Fahrsicherheit um einen Satz neuer Segel ergänzt. Treibstoff- Heizstoff- und Wasserbehälter waren gefüllt, Lebensmittelvorräte für 30 Tage gebunkert. Es wurde davon ausgegangen, dass der Wasservorrat im Fahrtgebiet etwa 14-tägig einmal ergänzt werden kann. 5 Liter abgepacktes Wasser wurden als eiserne Reserve mitgeführt.

## 4. Reiseverlauf

Der Reiseverlauf ist im Tabellarischen Bericht zusammengefasst dargestellt. Eine Auswahl von Reisebildern im Anhang vermittelt Eindrücke vom Verlauf der Reise. Die Überführung vom Heimatverein (SCR, Revier Dahme) nach Stettin und das Aufzügen erfolgten ohne fremde Hilfe. Am Ausgang des Dammschen Sees begann am 3. Juni der eigentliche Segeltörn. Die Bedingungen waren, wie auch in den vergangenen Jahren, ausgesprochen wechselhaft:

Flauten, aber auch zeitweise raues Wetter, Kälte und Nässe waren die Begleiter auf dem Weg nach Norden und zurück.

Nach Passage von Sund, Kattegatt und Skagen Rev wurde am 14.6. bei Arendal Südnorwegen erreicht. Die Ansteuerung Bergen wurde von See her erreicht. Vor Karmøy war Reffen angesagt. Am 24.6. wurde Fedje erreicht, am

29.6. das Westkap gerundet. Vorbei an Sande und durch den Rundesund ging die Fahrt Richtung Lepsøyrevet. Hier fanden rege Baggerarbeiten statt, um das Fahrwasser zu erweitern. Hitra und der Børøysund empfingen mich mit angenehm sommerlichen Temperaturen. Mit den Besuchen von Froan am 5. 7. und von Halten Fyr am 9.7. wurden die ersten heimlichen Reiseziele erfüllt. Zwischendurch wurden Boot und Mannschaft vom Nordwind heftig gebeutelt. Auf Halten erfuhr ich viel über das Leben auf den Eilanden, den demografischen Wandel und über die Aktivitäten einer Stiftung und eines Vereins zur Traditionspflege. Liebevoll wird beispielsweise das alte (kirchliche) Seemannsheim restauriert und dessen Bibliothek gehütet. Die letzte Taufe fand im ehemaligen Seemannsheim 2009 statt. Am 13.7. war fast die Hälfte der geplanten Reisezeit um und ich war noch nicht einmal am 65. Breitengrad angelangt. Resignation machte sich breit. Ich dachte daran, Vikna zu runden und heimwärts zu fahren. Das änderte sich jedoch mit Einsetzen der SW-lichen Strömung: Schnell ging es nordwärts, da störten auch die Schauer nicht so sehr.

Am 18.7. erreichte Boreas den Saltfjorden und am folgenden Tag ging es am Wind von Bliksvaer nach Vaerøy; dann nach Moskenes- und Flakstadøy. Ein weiteres Reiseziel war damit erreicht. Nach zwei Wartetagen und einem Abstecher nach Ramberg, auf der Nordseite von Flakstadøy gelegen, war es dann doch höchste Zeit, an die Heimfahrt zu denken. Es folgte eine wunderschöne Fahrt, teils unter Gennacker, nach Myken, einem weiteren heimlichen Reiseziel. Die Annäherung an Traena erfolgte bei Seenebel über ein ausgedehntes Flach, so dass nach dem Lot der Eindruck entstand in einem heimischen Gewässer zu fahren. Die Kommune Traena hat insgesamt etwa 500 Einwohner und so ist es nicht verwunderlich, dass auf der benachbarten Insel Sanna nur 6 Familien permanent wohnen. Sanna ist aber die weithin sichtbare und landschaftlich dominante Insel des Traena- Archipels und mit ihren Höhlen einer der



Austragungsorte des jährlich stattfinden Traena- Rockfestivals mit über 2000 Teilnehmern. Wie die das nur machen!? Das Schweizer Fernsehen gibt Auskunft darüber („Leben am Polarkreis“). Zum Thema Polarkreis: Auf Nordkurs passierte Boreas ihn am 16.7. bei der Insel Vikingen (Polarkreismarke), in südliche Richtung wurde er am 29.7. bei Traena überquert.

Mein kurzer Aufenthalt auf Sanna brachte mich überraschend in direkten Kontakt

mit der Geschichte der Tirpitz. Die Fischer von Sanna hatten der Erzählung zufolge in den 1950-er Jahren eine (Anker) Kette des vom norwegischen Staat zur Verschrottung freigegebenen Kriegsschiffes erworben um sie quer über die Bucht von Sanna molo auszulegen–als sicheres Befestigungsmittel für ihre Boote. Heute liegt die Kette nutzlos im Grund, von Sand bedeckt, niemand braucht sie mehr- und nur noch wenige wissen um ihre Existenz. Ich wollte also meinen Ankerplatz auf ca. 4 m Tiefe verlassen, um mich für einen Landgang an die Schwimmbrücke zu begeben. 1. Überraschung: Es war nicht möglich.

Da erhielt ich einen Zuruf: „Du bist in der Kette von der Bismarck – die wiegt mindestens 10 Tonnen“. 2. Überraschung. 10 Minuten später kam Eilif mit seinem Boot und ohne ein Wort zu sagen zog er professionell den Anker aus der Kette. Später, als wir zusammen saßen, erzählte er mir die Geschichte, wie er sie kannte und zeigte mir die landseitige Befestigung der Kette.



Nachdem ich den Bugkorb, der bei dem Befreiungsmanöver einigen Schaden genommen hatte, bis gegen Mitternacht wieder gerichtet und montiert hatte, konnte ich mit einer Internetrecherche die sehr unterschiedlichen Geschichten der Bismarck und der Tirpitz nachverfolgen. Einzelteile der verschrotteten Tirpitz wurden demnach tatsächlich verkauft bzw. wurden anderer Verwendung zugeführt. Die Geschichte scheint zu stimmen.

Von nun an war forcierte Heimfahrt angesagt. Ein guter Wind brachte das Boot nach Alsta sowie von Hamnøya aus durch den Vegafjord auf See, an Sklinna und Vikna vorbei nach Süden. Im Fahrwasser zwischen Frøya und Hitra platzte während kurzer Motorfahrt bei windstillem Sommerwetter die Kraftstoffleitung des Motors zwischen den Einspritzpumpen - zunächst unbemerkt - bis der Dieselgeruch den Vorgang verriet. Es waren inzwischen mehr als 10 Liter Treibstoff frei in der Motorbilge. Zum Glück war das Wasser ruhig. Folgende Handlungen schlossen sich an: 1. Motor sofort abgestellt. 2. Kraftstoff aus Motorbilge via Eimer in den Tank verbracht. 3. Segel hoch (trotz fast Flaute) um manövrierfähig zu sein. 4. Suche eines geeigneten Ankerplatzes, der unter Segel angefahren und verlassen werden kann (= Torsøysundet). 4. Diagnose des Schadens am Ankerplatz. 5. Unter Segel, vorbei an Kristiansund, über die Hustadvika zum Harøyfjord (Sandøya). 6. Erfolgreiche Reparatur der Kraftstoffleitung vor Anker (Dank an norwegische Angler für Hilfestellung). Ein Nothalt für eine Mo-

torwerkstatt etwa in Molde oder Ålesund war darum nicht notwendig. Inzwischen wurde über Kystradio Norge nach dem Verbleib von Boreas gefahndet (siehe Anlage). Ich konnte aber über Flørø Radio mitteilen, dass bei mir alles in Ordnung ist und kein Grund zur Sorge besteht. Die weitere Heimfahrt verlief ohne Besonderheiten. An den Wetterbedingungen ließ sich ohnehin nichts ändern.

Mit dem Ankerfall am 27.8. um 14:16 Uhr in einem Nebenarm der Stettiner Oder ging eine an Erlebnissen, Ereignissen und Höhepunkten reiche Reise zu Ende.

Alle erstrebten Reiseziele wurden erreicht. Beeindruckende Reiseerlebnisse gab es in allen Etappen. Was soll erwähnt werden? Die einmalige Schönheit und Vielfalt der norwegischen Küstenlandschaften ist schon oft beschrieben worden. Highlights dieser Reise waren zweifellos die Inseln im norwegischen Archipelago: Froan, Halten, die Lofoteninseln, Myken und Traena, die Umrundung von Skliina und Vikna sowie weitere gute, anspruchsvolle und interessante Segelstrecken, sichere und landschaftlich reizvolle Ankerplätze. Auch diesmal gab es freundschaftliche, herzliche und auch ausgesprochen hilfreiche Begegnungen mit Seglern, Berufs- und Freizeitfischern, die ich dankbar erwähne. Ich habe mich zu keinem Zeitpunkt einsam gefühlt, sondern bin immer als Mitglied einer großen Familie aufgenommen worden. Keine Reise gleicht der vorangegangenen. Jede Reise ist mit neuen Anstrengungen verbunden, bringt aber auch neuen Gewinn. Deshalb freue ich mich schon auf die nächste Reise.

**Dr. Gerhard Hinz,**

Schiffergilde zu Berlin e.V. und

Segel-Club Rohrwall, Berlin-Karolinenhof

## Mi SY PURe fun in der Türkei (Etappe 2013)

### Alanya – Istanbul

Nach sechs Wochen in Deutschland, sind wir wieder in Alanya, bereiten PURe fun vor einschließlich Einbau der neuen Ankerwinch und sind nach 3 Tagen am Samstag schon bereit loszufahren. In der Nacht hatte der Toilettenhebel jedoch schon nicht richtig funktioniert und am Morgen habe ich ihn in der Hand. Hier kommt also die Lieblingsübung eines jeden Seglers: Toilette auseinandernehmen. Dabei wäre ein schlangenförmiger Körper wünschenswert, aber leider nicht vorhanden. Wir wollen eine Nachtfahrt machen, es ist also ein einerlei, wann wir losfahren. Am Nachmittag ist es dann soweit: Motor an und nach zwei Minuten kommt kein Kühlwasser mehr. Diagnose:

Impeller kaputt, eine Arbeit von einer halben Stunde. Impeller ausgebaut, Ersatzteil ausgegraben – und irgendetwas stimmt nicht, es passt nicht! Die Bootsnachbarn haben gute Ratschläge, aber es dauert doch lange, bis eine gemeinsame Lösung gefunden ist. Jetzt sind wir erst mal bedient und verschieben die Abreise auf morgen nach dem Frühstück. Und dann geht es doch endlich los. Wir haben eine wunderschöne Fahrt mit einem traumhaften Sonnenuntergang und dazu Begleitung

von Delfinen. In Finike müssen wir den ersten von vielen Sturmtagen abwettern. Oft fahren wir jetzt bei Sonnenaufgang los, um schon ein Stück Strecke hinter uns zu bringen, bevor der Wind uns auf die Nase weht, so müssen wir natürlich den Motor wesentlich häufiger zum Einsatz bringen, als es uns lieb ist. Aber wir wollen ja keinen Rekord gegen die vorherrschende Windrichtung aufstellen, sondern Mitte Oktober in Istanbul ankommen, große Etmale von 60, 80 und 100 Meilen mit

Nachtfahrten fordern uns, sind aber kein Problem. Die neue Ankerwinde kommt auch sehr bald zum Einsatz und zeigt ihre Leistungsfähigkeit. An der uns bekannten Küste geht es entlang und dann zu den griechischen Inseln Nisiros (3 Tage Starkwind) und Kos. Wir hoffen auf Südwind, Windstille bringt uns jedoch auch gut vorwärts. Wir machen einen Tag Pause in Didim und besuchen den beeindruckenden Apollontempel von Didyma. Wir bedauern ein wenig, dass wir an diesem Tag mit



Südwind hätten segeln können. Der kommt dann einige Tage später mit Macht. Wir nutzen ihn und segeln an Cesme vorbei vor dem Wind mit immer höher werdender Welle. Als wir nach Osten abbiegen, fragen wir uns, ob wir in einen Windschutz kommen oder die Fallböen sich verstärken. Naja, immerhin werden die Wellen kleiner. Mit einem Handtuch großen Vorsegel kommen wir in den kleinen Fischerhafen Yeni Limani. Er wird uns ewig in Erinnerung bleiben, und das nicht nur, weil große Fischtrawler Tag und Nacht rangieren, (zum Glück war die Pier neben ihnen zu flach, wir konnten uns nur durch Aufholen des Schwerts aus dem Schlick befreien). Und auch nicht, weil es stürmt, die Böen nur so von den Bergen herunter seitlich einfallen (wir sind allerdings sehr gut vor Anker und an einem Fischer fest gemacht), und Wolkenbruchartiger Regen die Gewitter über uns begleitet. Zum

ersten Mal können wir feststellen, an welchen Stellen PURE fun alles undicht ist. Da müssen wohl Luken erneuert werden ...



Der Wetterbericht wird auf allen verfügbaren Seiten verfolgt. Eine Besserung soll gegen Mittag eintreten. Um 12 Uhr ziehen noch immer Gewitter über uns hinweg, begleitet von Sintfluten. Aber dann ... plötzlich ein Aufklaren. Blitzschnell steigen wir ins Ölzeug - zum ersten Mal seit Jahren - und legen ab. Natürlich haben wir einen Anker einge-

fangen, was ja in einem Fischerhafen nicht anders zu erwarten war. Schnell ist er abgeworfen, aber was kommt denn da noch nach? Ein zweiter Anker mit einer Muringtonne in Form einer Unterwasserbombe, komplett mit eisernen Haken in allen Richtungen, fein mehrmals umwickelt von unserer Ankerkette. (Leider nicht im Bild festgehalten). Alle Befreiungsversuche sind vergeblich, bis eine mitleidiger Fischer seine Hilfe anbietet. Man sieht seine Gehirnzellen förmlich rauchen und seine Ideen sowie sein und Uwes physischer Einsatz bringen letztendlich den Erfolg: Wir sind frei. Eigentlich ist es jetzt schon zu spät, um noch im Hellen auf Lesbos anzukommen, aber hier lassen wir den Anker auf keinen Fall mehr fallen. Ein frischer Ostwind bringt uns gut voran und im letzten Büchsenlicht machen wir in der Marina fest. Und fest liegen wir hier, denn starker Nordwind weht Tag um Tag. Wir erkunden die grüne Insel per Auto und Uwe nutzt



die Zeit, den Fußschalter der Ankerwinch auszuwechseln, der wohl bei der Schwerstarbeit in Yeni Limani seinen Geist aufgegeben hat. In der Windvorhersage liegt keine Hoffnung auf ein Durchkommen durch die Dardanellen. Wir entwickeln schon Alternativplanungen, doch die Hoffnung stirbt zuletzt. Ein Windfenster tut sich auf. Wir segeln in den kleinen Hafen Molivos an der Nordspitze von Lesbos. Während wir auf günstigen Wind warten, schließen wir

PURe fun an Landstrom an, aber die Sicherung fliegt ständig raus. Das nagelneue Ladegerät wird doch nicht kaputt sein? Nach Ausbau, stundenlangem Testen aller Anschlüsse und Studium der Gebrauchsanleitung stellt sich heraus, dass die Steckdose an Land einen Defekt hat! Puh, noch mehr Probleme brauchen wir jetzt aber nicht. Übermorgen brechen wir dann – hoffentlich erfolgreich - zum letzten Teil der Fahrt ins Marmarameer auf.

**Renate „Teddy“ Pfeiffer-Nieguth**

Schiffergilde zu Berlin e.V. und

American International Yacht Club Berlin e.V.

## Damals wars....

### Bruch-Skipper Wulf - Teil 2 Rückblicke auf 60 Jahre Segeln

#### *Drei Kiefern werden ein „Pirat“*

Eines Tages stach mir eine 10er Wanderjolle (oder so ähnlich) ins Auge, und ich beschloss, ein Segelboot zu bauen. Also baute ich zunächst mal Spanten, Rundspanten. Da es ein „Pirat“ werden sollte, gab mir ein Freund meines Vaters den Tipp, mir bei der Geschäftsstelle des Seglerverbandes in Berlin-Grünau die Baupläne zu besorgen. Die Sekretärin war wohl verblüfft und sicher auch ungläubig, als sie von meinen Absichten verfuhr, aber ich durfte mit den Bauplänen nach Hause fahren. Dort war ich dann verblüfft, dass ein Pirat Knickspanten hat. So ging es noch einmal los mit dem Spantenbau.



Die Kiellegung erfolgte auf einer einfachen Bretterlage unter einem Dach aus Bohnenstangen, Leisten und Dachpappe, die bei jedem stärkeren Wind davon flog. Mitunter halfen nur ein paar Ohrfeigen meiner Mutter, mich aus meiner blinden Arbeitswut zu reißen.

Beplankt wurde das Boot mit 5 m langen Brettern, die ich in einem Sägewerk per Gattersäge aus drei Kiefern hatte schneiden lassen. Die Stämme hatte mir mein Vater beim Förster Sosnowski in Berlin-Rahnsdorf gekauft. Die Kupfernieten gab es bei „Poseidon“ am Südster für „eins zu sieben“ umgetauschte D-Mark. Schwert und Ruderblatt schnitt der Zaunbauer Appelt in Woltersdorf aus Riffelblech per Schneidbrenner zurecht.

Fuhrunternehmer Niemann aus Schöneiche verbrachte das Boot dann nach Berlin-Rahnsdorf an

den Müggelsee. Die Verbindung von „An den Bänken“ zum Müggelsee war schrecklich flach. Fast jedes Mal, wenn ich da durch musste, riss das aufsitzende Schwert den Schwertkasten aus seiner nicht ganz nach Zeichnung gefertigten Kielverbindung.



Der Schwertkasten war um etwa 2 cm zu kurz geraten, sodass sich das Schwert nur unter Gewaltanwendung aufholen ließ. So ist bestimmt der Müggelsee einige Male durch meinen „Thor“ geflossen. Trotzdem habe ich viel Freude mit dem „Piraten“ gehabt.

Das Segeln habe ich mir selbst beigebracht. Ich segelte fast immer allein. Das ging dank zweier Curry-Klemmen auf dem Schandeck für die Fockschoten. Auch diese mussten für nahezu unerschwingliches „Westgeld“ gekauft werden. Zum Glück hatte ich da schon zu meiner Konfirmation Geld geschenkt bekommen und war „flüssig“ genug.

### ***Richtig geht's nur im Verein***

Der schon erwähnte Freund meines Vaters, der den Tipp die Zeichnungen betreffend gegeben hatte, vermittelte mich dann zu dem Segelklub „SG „Grün-Weiß“ in Berlin-Karolinenhof. Einem alteingesessenen Segelverein von Jollenseglern mit einer aktiven Jugendgruppe.

Aus dieser Zeit erinnere ich zwei lustige Situationen:

Beim Ablegen wollte ich einen achteren Festmacher über den Pfahl legen. Das gelang wohl auch. Ich verlor aber dabei das Gleichgewicht, der Pirat trieb etwas weg, sodass ich mich nur noch zum Pfahl retten konnte: ein Äffchen am Stamm.

Für Gelächter der besser gestellten Sportfreunde brauchte ich nicht zu sorgen.

### ***Dreiecksbadehose***

Einmal im Jahr wurde ein Wasserfest veranstaltet, bei dem wir Jugendlichen auch gleich unser Fahrtenschwimmerzeugnis ablegen konnten. Dafür stand mir eine geräumige Badehose zur Verfügung, derer ich mich schämte, da alle anderen Schwimmer eine „Dreiecksbadehose“ trugen. Also nähte ich mir selbst eine. Dabei hatte ich übersehen, dass eine solche aus zwei Dreiecken bestand. Meine reichte nur für vorn, wähen hinten nur eine Art Riemen das gute Stück zusammenhielt. Meine Erfindung des Tangas wurde aber von niemandem beanstandet und höchstens still belächelt.

(Teil I finden Sie auf der Homepage der Schiffergilde zu Berlin im Ausguck I/2013 unter <http://www.schiffergilde-berlin.de>



*Dr. Wulf Trende*

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

## Termine Herbst/Frühjahr 2013/2014

Sa., 09.11.2013, 10:00 Uhr bis So., 10.11.2013, 15:00 Uhr	<b>Frank Sobczak,</b> <b>Seminar: Motorkunde Anfänger</b> <b>Ort: <a href="#">Wander-Segler-Verein 1922 e.V.</a></b> Heerstr. 168 (Nordhang, Bus M 49), <b>14055 Berlin</b> Lehrgangskosten: <b>75,- € für Mitglieder der Schifffergilde, 95,- € sonst</b>
So., 10.11.2013, 14:00 Uhr,	<b>Thorsten O. Böhnke,</b> <b>Filmvortrag: Per Anhalter über den Atlantik</b> <b>Ort: <a href="#">Segler-Verein Stößensee e.V.</a></b> Havelchaussee 129, <b>14055 Berlin</b> <b>EINTRITT FREI</b> - Gäste willkommen (*)
Do. 14.11.2013, 19:00 Uhr	<b>Klönabend, Dr. med. Markus Krause</b> <b>Thema:</b> Wasser, Sonne, Segeln - Hautkrebsrisiko und UV-Belastung <b>Ort: <a href="#">Potsdamer Yacht Club e.V.</a></b> Königstr. 3 A, <b>14109 Berlin</b>
Sa., 16.11.2013, 10:00 Uhr bis So., 17.11.2013, 15:00 Uhr	<b>Frank Sobczak,</b> <b>Seminar: Motorkunde Fortgeschrittene</b> <b>Ort: <a href="#">Wander-Segler-Verein 1922 e.V.</a></b> Heerstr. 168 (Nordhang, Bus M 49), <b>14055 Berlin</b> Lehrgangskosten: <b>75,- € für Mitglieder der Schifffergilde, 95,- € sonst</b>
Mi., 02.12.2013 18:30 Uhr	<b>Jörg Jonscher,</b> <b>Ausbildungsbeginn: Sportseeschiffer Theorie</b> <b>Ort: <a href="#">Segler-Verein Stößensee e.V.</a></b> Havelchaussee 129, <b>14055 Berlin</b> Lehrgangskosten: <b>222,- € für Mitglieder der Schifffergilde und SVSt</b> 288,- € Auszubildende und Sozialhilfeempfänger 320,- € sonst
Mi., 02.12.2013 18:30 Uhr	<b>Jörg Jonscher,</b> <b>Ausbildungsbeginn: Sporthochseeschiffer Theorie</b> <b>Ort: <a href="#">Segler-Verein Stößensee e.V.</a></b> Havelchaussee 129, <b>14055 Berlin</b> Lehrgangskosten: <b>224,50,- € für Mitglieder der Schifffergilde und SVSt</b> 315,- € Auszubildende und Sozialhilfeempfänger 350,- € sonst
Do., 29.11.2013 18:30 Uhr	<b>Jörg Jonscher,</b> <b>Ausbildungsbeginn: Long Range Certificate (LRC)</b> <b>Ort: <a href="#">Segler-Verein Stößensee e.V.</a></b> Havelchaussee 129, <b>14055 Berlin</b> Lehrgangskosten: <b>161,50,- € für Mitglieder der Schifffergilde und SVSt</b> 171,- € Auszubildende und Sozialhilfeempfänger 190,- € sonst

Do., 13.02.2014, 19:00 Uhr	<b>Glühweinabend</b> <b>Ort: <u>Segler-Verein Stößensee e.V.</u></b> Havelchaussee 129, <b>14055 Berlin</b>
Do., 09- 09.01.2014, 19:00 Uhr	<b>Klönabend</b> <b>Ort:</b> Folgt
Sa., 25.01.2013, 10:00 Uhr bis So., 26.01.2013, 16:00 Uhr	<b>Skipper Udo Wicklicky</b> <b>Seminar: Energiemanagement und neue Kommunikationstechniken preiswert an Bord</b> <b>Ort: <u>Wander-Segler-Verein 1922 e.V.</u></b> Heerstr. 168 (Nordhang, Bus M 49), <b>14055 Berlin</b> Lehrgangskosten: 40,- € für Mitglieder der Schiffergilde und WSV 22 30,- € Jugendliche bis zum vollend. 21. LJ 55,- € Mitglieder, KA des DSV, TO, KYCD 70,- € Mitglieder DSV Vereine 80,- € sonst
Sa., 01. und So, 02.02.2014, 10:00 Uhr, sowie Sa., 08. und So. 09.02.2014, 10:00 Uhr <b>Zusatz UBI</b> Sa., 08. und So. 09.03.2014	<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>Wander-Segler-Verein 1922 e.V.</u></b> Heerstr. 168, (Nordhang) Bus M49, <b>13595 Berlin</b> <b>SRC:</b> Gilde-und WSV 22-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 WSV 22-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)
Sa., 08.02.2014, 14:00 Uhr	<b>Jörg Westphal</b> , Leiter Informationszentrum Nordost der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger <b>Vortrag: Vom Ruderrettungsboot zum Seenotkreuzer</b> - 150 Jahre Seenotrettung in Deutschland <b>Ort: <u>Segler-Verein Stößensee e.V.</u></b> Havelchaussee 129, <b>14055 Berlin</b> <b>EINTRITT FREI</b> – Gäste Willkommen (*)
Sa., 09.02.2014, 14:00 Uhr	<b>Jörg Westphal</b> , Leiter Informationszentrum Nordost der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger <b>Vortrag: ...WIR KOMMEN!</b> - Sicherheit auf See, Verhalten im Seenotfall <b>Ort: <u>Segler-Verein Stößensee e.V.</u></b> Havelchaussee 129, <b>14055 Berlin</b> <b>EINTRITT FREI</b> – Gäste Willkommen (*)
Do., 13.02.2014, 19:00 Uhr	<b>Klönabend</b> <b>Ort:</b> Folgt

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

Fr., 14.02.2014, 17:00 Uhr bis So., 16.02.2014	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: <u>SEGLERVEREINIGUNG 1903 e.V.</u>,</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
So., 23.02.2014 10:00 Uhr	<b>Frank Sobczak</b> , Gutachter <b>Seminar: Gebrauchtbootkauf/-verkauf</b> <b>Ort: <u>Wander-Segler-Verein 1922 e.V.</u>,</b> Heerstr. 168 (Nordhang, Bus M 49), <b>14055 Berlin</b> <b>0,- € für Mitglieder der Schiffergilde und WSV 22</b> 5,- € Jugendliche bis zum vollend. 21. LJ 5,- € Mitglieder, KA des DSV, TO, KYCD 7,- € Mitglieder DSV Vereine 10,- € sonst
Sa., 01.03.2014 10:00 Uhr bis So., 02.03.2014, 15:00 Uhr	Dr. med. <b>Melanie Aalborg</b> und Seenotretterin und Physiothera- peutin <b>Anna Münch</b> <b>Seminar: Medizin auf See</b> <b>Ort: <u>Segler-Verein Stößensee e.V.</u>,</b> Havelchaussee 129, <b>14055 Berlin</b> Lehrgangskosten <b>30,- € Eintritt für Gilde-und SVSt-Mitglieder</b> 40,- €, Mitglieder von KA, TO, KYVD 20,- €, Jugend (bis vollend. 21. Lj) 60,- € Mitglieder von Vereinen des DSV 70,- € Sonstige
Mo., 10.03.2014, 20:00 Uhr,	<b>Jahreshauptversammlung</b> <b>Ort: <u>Segler-Verein Stößensee e.V.</u>,</b> Havelchaussee 129, <b>14055 Berlin</b>
Do., 13.03.2014, 19:00 Uhr	<b>Klönabend</b> <b>Ort:</b> Folgt
So., 16.03.2014, 14:00 Uhr	GB <b>Peter Lühr</b> , <b>Filmvortrag: Mit der SY Freya von New York nach Australien</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>

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.**

Do., 27.04.2014, 19:00 Uhr,	<b>Schifferabend</b> <b>Ort: <u>Verein Seglerhaus am Wannsee e.V.</u>,</b> <b>Am Großen Wannsee 24, 14109 Berlin</b>
-----------------------------------	--

## Berichte im Törn-Archiv der Schiffergilde zu Berlin

Alle hier genannten Berichte finden sich im Törnarchiv auf der Homepage der Schiffergilde als PDF Datei und können heruntergeladen werden. Wer keinen Internetzugang besitzt, wende sich bitte an den Redakteur (siehe Impressum). Die Datei kann dann als Datenträger oder 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>Atlantik</b> Ab Cuxhaven, Niederlande, Frankreich, Spanien, Portugal, Puerto Calero/Lanzarote.	Ulrich und Ilse Hering	<b>SY Nadine</b> <b>(Skorpion 1200)</b>	2010
<b>Nordsee/Nordatlantik</b> Ab Rostock, Norwegen, Shetlands, Färöer, Island, Färöer, Shetlands, Rostock	Dr. Manfred Brandes	<b>SY Libra</b> <b>(Etap 30)</b>	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> <b>(Etap 30)</b>	2008
<b>Nordsee/Nordatlantik</b> Ab Rostock, Norwegen, Shetlands, Färöer, 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, Galapagos, Osterinseln, Pitcairn, Tuamotus, Tahiti, Samoa, Fidschi, Vanuatu, Australien, Neu Seeland	Peter Lühr	<b>SY Freya</b>	2010

### See

<b>Nordsee/Nordatlantik</b> Ab Berlin über Stettin, Swinemünde, durch Kattegat und Skagerrak, Norwegische Küste auf der Außenseite, bis zu den Lofoten und zurück nach Berlin. Einhand!	Dr. Gerhard Hinz	<b>SY Boreas</b> <b>(Kormoran IV, Stahl)</b>	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> <b>(Brewijid 31)</b>	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 -	Dr. Manfred Brandes	<b>SY Libra (Etap 30)</b>	2012
<b>Ostsee</b> Berlin, Stettin, Swinemünde, Nexö, Christiansö, Utklippan, Kalmar, Borgholm, Stockholm, Berlin	Ehep. Geisler	<b>SY Petruschka (Dehler 28 S)</b>	2010
<b>Nordsee/Nordatlantik</b> Rostock, Nordkap (Kirkenes) und zurück.	Dr. Manfred Brandes	<b>SY Libra (Etap 30)</b>	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 (Kormoran)</b>	2008
<b>Nordsee/Nordatlantik</b> Rostock, Cuxhaven, Helgoland, Schottland, Pentland Firth, Färöer, Island, Polarkreis, Norwegen, Rostock	Dr. Manfred Brandes	<b>SY Libra (Etap 30)</b>	2007
<b>Nordsee/Nordatlantik</b> Rostock, Norwegen, Rostock	Dr. Manfred Brandes	<b>SY Libra (Etap 30)</b>	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

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

## Feuilleton

### **Makrele in Folie vom Grill**

Die zwei Makrelen ausnehmen (Achtung: Kiemen entfernen, bitter!) waschen, trocken tupfen und auf jeder Seite 3-4 Mal diagonal anschneiden. 4 Knoblauchzehen in Scheibchen schneiden, die restlichen Zehen hacken. Eine Zwiebel klein hacken. Schnittknoblauch klein schneiden. Aus Sojasauce, Olivenöl, den gehackten Knoblauch und der



Hälfte des Schnittknoblauchs, sowie einem Schuss Weißwein eine Marinade herstellen. Mit Salz, Pfeffer und Ingwer würzen. Die Fische in Alufolienschiffchen legen (gut mehrmals an den Enden falten, damit nichts ausläuft) und die Knoblauchscheibchen und den restlichen Schnittknoblauch in die Fisch-Bäuche verteilen. Die Marinade über die Makrelen gießen. 1 - 2 Std. ziehen lassen. Zum Grillen die Alufolienschiffchen mit den Makrelen auf den Grillrost stellen, so dass sie nicht umfallen können. Folie verschließen und erst öffnen, wenn die Marinade zu dampfen beginnt. Dazu passt ein knackiger Sommersalat und Baguette.

**Ralf Krischker**, *Schiffergilde zu Berlin e.V.*  
und *Wander-Segler-Verein e.V.*

# UNSERE MITGLIEDER FINDEN



SIE AUF  
ALLEN MEEREN  
UNSEREN HAFEN ABER NUR  
HIER  
**Die Schiffergilde**

**zu Berlin e.V.**

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](mailto: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

Hergestellt durch:

  
**screen**

Übrigens: Wir fertigen  
auch Bootsnamen

DRUCK.PRODUKTION

Fon 030 216 30 53

Fax 030 217 50 787

Hohenstaufenstraße 60  
10781 Berlin - Schöneberg