



mytilus.de

Jahresbericht 2005-2007

19. Jahrgang

Einladung

zur Besichtigung der

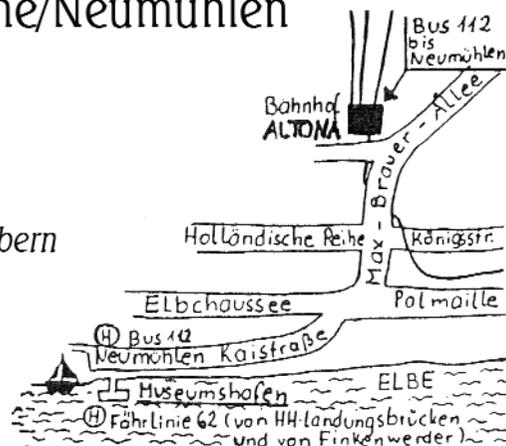
Mytilus

und des neuen
Motors...



Am Dienstag, den 1. Mai 2007
von 14.00 bis 18.00 Uhr
im Museumshafen
Oevelgönne/Neumühlen

- Rundgang auf der Mytilus
- Klönen, Kennenlernen, Knabbern
- Grillen auf dem Ponton
- ...und jede Menge BigBand



Chronik 2005 - 2007

Dezember 2005: Gerade noch zu Weihnachten wird der Jahresbericht 2004/2005 verschickt. - Die Törnbilanz des Jahres 2005 weist 29 Törns mit 126 Tagen sowie 1.738 gesegelte Seemeilen und 962 Meilen mit Motorhilfe, zusammen 2.700 Seemeilen aus.

Januar und Februar 2006: Der Schiffsführungslehrgang vom 13. bis 15.01. in Brodten/Lübecker Bucht vermittelt Kenntnisse zum Wetter und zur Sicherheit und befasst sich mit besonderen Törnereignissen. - Am 18.02. gibt es wieder einen Informationsstand auf dem Hamburger Singewettstreit.

März 2006: UKW-Funken ist Thema des Schiffsführungslehrgangs vom 10. bis 12.03. in Meldorf, der mit einer interessanten Besichtigung der Verkehrsleitzentrale an der Schleuse in Brunsbüttel verbunden ist. - Die 30. Mitgliederversammlung am 26.03. im Pfadfinderheim "Alte Wache", Hamburg-Ohlsdorf befasst sich neben den Regularien mit



den Bootsleute-Anforderungen, den ab 2007 geltenden neuen Törngebühren und den Vorstandswahlen. Gesche Kieckbusch ist neue 1. Vorsitzende,



Michael (Michi) Ludewig hatte hierfür nicht wieder kandidiert und wurde zum 2. Vorsitzenden gewählt, Christoph Knödler wurde anstelle von Jutta Bier gewählt, die nicht wieder zur Verfügung stand, Ulrich Köhler (Kolle), Jürgen Zschernitz und Thomas Grothkopp (Tom) als Kassenwart gehören dem Vorstand weiterhin an. - Am 27.03. zerstört ein Tornado Teile des Harburger Binnenhafens und zieht nur ca. 100 m



an der Mytilus vorbei. Zufällig findet gerade die Besichtigung durch den Gutachter Jan Fock statt, so dass mehrere Mitglieder Augenzeugen dieses Naturereignisses sind und gleich Betroffenen helfen können. - Ende des Monats erfolgt die Anerkennung der Mytilus als Traditionsschiff durch die Registerkommission der Gemeinsamen Kommission für historische Wasserfahrzeuge (GSHW).

April 2006: Nach dem grundlegend erneuerten Unterwasseranstrich aus dem Vorjahr und dem Wechsel des Herstellers ist Ostern kein Werftaufenthalt notwendig. Das dafür vorgesehene Geld wird für die erforderlichen Anschaffungen zur Erlangung des Sicherheitszeugnisses verwendet. Trotzdem ist der Monat mit zahlreichen Arbeiten am Schiff und der Überführung nach Oevel-



gönne mit vielen Aktivitäten verbunden. - Am 29.04. wird auf dem Schwimmkran HHLA1 im Museumshafen Oevelgönne das 10-jährige Jubiläum der Wiederinbetriebnahme der "Mytilus" nach einer 7-jährigen Restaurierung gefeiert.

Mai 2006: Der traditionelle Öffentlichkeitstag findet am 1. Mai in Oevelgönne statt, bei traditionell gutem Wetter und mit Kindertheater und dem Duo "Die Seemannsbräute". - Eine ganze Reihe voll belegter Gästefahrten findet zum



Hamburger Hafengeburtstag vom 05. bis 07.05. statt; in einem Fernsehbeitrag und einem Artikel der Zeitschrift "Stern" ist das Schiff zu sehen. - Ein Ausbildungstörn, ein Ausrüstungswochenende, die Überführung auf die Ostsee mit der Theatergruppe Elbarado füllen den Frühlingsmonat. Die Mytilus-Crew der Rum-Regatta - einem Event mit über 100 segelnden Berufsfahrzeugen auf der Flensburger Förde - werden mit dem Kulturpreis ausgezeichnet, da sie beim Zieleinlauf das Regatta-Schiff mit einer La-Ola-Welle erfreuen.



Juni 2006: Ausgangshäfen für diesen Monat sind der Museumshafen Kappeln und der Hafen Flensburg-Sonwik, DPSG-Pfadfinder aus Gifhorn, DPB-Pfadfinder aus Berlin und der einwöchige Ausbildungstörn segeln auf dem Schiff. Am 12.06. wird uns das Sicherheitszeugnis, genauer gesagt die "Prüfbescheinigung für historische Wasserfahrzeuge im Namen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland durch die See-Berufsgenossenschaft zur Fahrt in küstennahen Gewässern" ausgestellt und damit die Übereinstimmung mit den Sicherheitsrichtlinien für Traditionsschiffe festgestellt. Es dürfen maximal 12 Personen an Bord fahren, zum Hafengeburtstag in Hamburg, zur Rum-

Regatta, der Kieler Woche, der Hanse Sail in Rostock und dem Gaffelriggtreffen in Greifswald 20 Personen. - Der Verein wird Mitglied in der GSHW.

Juli und August 2006: Die Belte und das südliche Kattegat bilden das Sommerrevier, die Crews wechseln meist in Kolding und Århus, es sind Freie Pfadfinder aus Bielefeld, Heliand-Pfadfinder aus Hessen, BdP Ranger und Horten des DPB aus Berlin und katholische Pfadfinder des FSE Alsace aus der Kurpfalz an Bord.

September 2006: Mehrere gemischte Gruppen mit Mytilus-Mitgliedern sowie die Mannschaft des Wandervogelhofes Reinstorf und Pfadfinder aus Harsefeld



nutzen das Schiff von den Wechselhäfen Kappeln und Flensburg-Sonvik aus. Ein Törn hat einen Maschinenausfall: Die Schwingungsausgleichsscheibe ist völlig kaputt und die Reparatur dauert drei Tage. Dieses Ereignis setzt erneut Überlegungen in Gang, den aus dem Jahr 1964 stammenden Schiffsdiesel zu ersetzen und ein Besichtigungstermin mit Fachleuten der Marina Schrader/Borgwedel wird auf der Mytilus abgehalten.

Oktober 2006: Auf der 31. Mitgliederversammlung am 08.10. auf der "Bergedorf" im Museumshafen Oevelgönne wird nach umfassender Recherche, dem Einholen von Angeboten und umfassender Vorabinformation beschlossen, von



der Marina Schrader in Borgwedel an der Schlei die Maschinen- und Getriebeanlage komplett auszutauschen und die Reparaturrücklage hierfür zu verwenden. Es wird eine 4-Zylinder-Maschine des Herstellers Solé, die auf einem Ford New Holland-Industriemotor aufbaut, sein. Hinzu kommt eine neu an die Maschine angedockte Lenz- und Feuerlöschpumpe. - Es segeln von Kappeln aus Heliand-Pfadfinder aus Hessen und die Ev. Jugendhilfe aus Tostedt. Ein Ausbildungstörn bringt das Schiff in diesem Jahr zum Saisonabschluss nach Borgwedel an der Schlei, wo das Schiff am 04.11. an Land gestellt wird.



November und Dezember 2006: Auf dem Herbsttreffen vom 17. bis 19.11. in Kloster Nütschau werden die zurückliegende Saison aufgearbeitet, die Jahre 2007 und 2008 törmäßig geplant, es geht um die Öffentlichkeitsarbeit und die Gruppenwerbung sowie den Nachwuchs an Skippern und Bootsleuten. - Der Werftaufenthalt wird genutzt, um den Anstrich außen am Rumpf zu erneuern, parallel zum Ausbau der alten Maschine und dem Einbau der neuen. - Im Jahr 2006 wurden 24 Törns mit 120 Tagen und insgesamt 2.477 Seemeilen durchgeführt, 1.849 Seemeilen unter Segeln, 628 Seemeilen unter Maschinenfahrt. Der Schiffsführungsrat hat zweimal



getagt und sich mit dem Sicherheitszeugnis, den Anforderungen an Boots- und Wachleute, dem Nachwuchs und der neuen Maschinenanlage befasst. Der Vorstand hat sich achtmal getroffen. Im Jahr 2006 trafen sich an jedem ersten Freitag im Monat Aktive des Vereins zum "Schwanktisch" auf der "Bergedorf" im Museumshafen Oevelgönne.

Januar und Februar 2007: Der Schiffsführungslehrgang vom 19. bis 21.01. in Lehringen behandelte Fragen der Ersten Hilfe, des Bergens von im Wasser unterkühlten Menschen und deren

Behandlung sowie mit Gruppendynamischen Situationen an Bord. - Es werden Restarbeiten an der Maschine erledigt, insbesondere die Anpassung des Innenbaus und Konservierungsarbeiten



am Schiff. Die Probefahrt ergibt, dass der Propeller an die geänderte Maschinenleistung angepasst werden muss, was die Überführung nach Hamburg weiter verzögert. Ferner werden Undichtigkeiten am Fäkaltank ausgemacht, auf die schon unangenehme Gerüche im vorangegangenen Sommer hindeuteten. Ein neuer Tank wird in Auftrag gegeben und der alte Tank ausgebaut.

März 2007: Der Propeller wurde vom Hersteller erfolgreich geändert, seine Steigung an die neue Motorleistung angepasst. Der Motoreinbau konnte abgenommen werden und Mytilus ging prompt auf die teils von vorfrühlingshaftem, teils von stürmisch-winterlichem Wetter geprägte Reise nach Harburg.

Thomas (Tom) Grothkopp

Großfahrt der Horte Alberich aus der Jungenschaft Artus im DPB (Berlin), 29.07. bis 15.08.2006

Ein ehrgeiziges Ziel hatten wir uns gesetzt: Mit Fahrrädern wollten wir es in sechs Tagen von Berlin bis nach Hamburg schaffen und von dort mit der Bahn nach Århus fahren, um die Mytilus zu besteigen. Wir folgten zunächst dem Fernradweg Berlin - Kopenhagen, schwenkten dann im nördlichen Brandenburg gen Osten und kamen zwei Tage später bei Lenzen an der Elbe an, von wo aus wir bis Hamburg-Harburg radelten. Mit einer Durchschnittstagesleistung von über 70 km (quietscher, unser Jüngster, war erst elf) hatten wir die erste Klippe bereits umschifft. Die Räder konnten wir glücklicherweise im Winterlager der Mytilus abstellen, dort lernten wir auch schon mal Geesche kennen. Auf dem Transfer nach Århus, wo das Schiff auf uns wartete, gesellte sich dann Jane, die zweite Bootsfrau für unseren Törn, zu uns.

In Århus erwartete uns die Mytilus bei schönstem Sonnenschein, wir ließen uns von Geesche einweisen, nutzten die Hafenduschen für die Grundreinigung nach der anstrengenden Hinfahrt und warteten auf unseren Skipper Tom, der gegen Abend ankam. Am nächsten Tag ging es nach dem Frühstück und der Besprechung des Kurses los. Ablegen, Segel setzen, Pumpen ... vor allem zwei Dinge lernten wir sehr schnell: Am Lifebelt kann man sich super über die

Reling hängen und "Mann am Rohr geht vor!" Der Hit war außerdem der Ausguck auf dem Klüverbaum. Unser erstes Hafenerlebnis war Ebeltoft mit dem Museumsschiff Fregatte Jylland. Der kleine Museumshafen war voll belegt, so entschloss sich Tom, auf der Molenseite an ein zur Reparatur dort liegendes Schiff mit geborstenem Mast anzulegen. Unmittelbar nach dem Anlegen stellte sich heraus, dass just in diesem Moment das Museum schloss und wir uns in dem Teil des Hafens befanden, der dazu gehörte. Glücklicherweise konnten wir am nächsten Tag umsetzen und fanden sogar noch den Hafenmeister, um die Zeche nicht zu prellen...

Schon am ersten Tag aber zeichnete sich ab, dass unsere übliche Form der Fahrtenverpflegung mit zwei Mahlzeiten und einem kleinen Snack zwischendurch kaum ausreichen würde - Seeluft und viel Zeit an Deck verlangten nach einem ordentlichen Mittagmahl. Wir hatten ohnehin vorgehabt, wenigstens einmal Brot zu backen, doch von nun an entsprangen dem Ofen der Pantry täglich zwei herrlich duftende Laibe. Reste von vorigen Gruppen, unsere eigenen Vorräte und die dänischen Supermärkte boten genug Zutaten, um jedes Brot ein Unikat werden zu lassen. Außerdem stellten wir u.a. Pizza her (wenn die Jungs auf dem Törn außer Segeln etwas gelernt haben, war es Hefeteig kneten!), Kartoffelauflauf und den berühmten Zwiebel-Honigreis á la Alberich.

Das Wetter spielte fast immer mit, meist schien die Sonne. Wir ankerten wo es ging und badeten oft in der Ostsee. Ein-

fach vom Boot ins offene Meer war dabei eine ganz neue Erfahrung. Auch der Nachttörn wird wohl nicht so leicht in Vergessenheit geraten. An Samsø vorbei ging es Richtung Fyn. Der Wind erlaubte uns den häufigen Einsatz des Topsegels, gegen etwas mehr Beaufort hätten wir aber auch nichts gehabt. Nur am letzten Tag liefen wir unter Motor, da es nun fortwährend regnete, in Kolding ein.

Eine Woche auf dem engen Schiff schweiß zusammen, obwohl sich so ein Törn doch stark von unserer Lebensweise auf Fahrt, wie sie sonst ist, unterscheidet. Man weiß, dass man am Abend wieder in die warme, trockene Koje kriecht, die Versorgung ist gesichert, gekocht wird mit Gas statt über dem Feuer - das Wort Luxusfahrt machte die Runde. Trotz des Luxus wollten wir aber unsere Traditionen nicht vernachlässigen. Wir begannen jeden Tag mit einem Morgenkreis, in dem jeweils einer den anderen ein paar Gedanken für den Tag mitgibt. Die Mahlzeiten eröffneten wir wie gewohnt stets mit dem Tischspruch, zu dem meist unser Poet Basti einige Zeilen dichtete. Die Crew machte alles mit und ging auf unsere Wünsche ein. Ich persönlich fand das super, und so fügte sich, auch wenn es mal kontroverse Diskussionen gab, Crew und Horte insgesamt zu einer wie ich finde harmonischen Mannschaft.

Der Abschied von der Mytilus und von Tom, Geesche und Jane fiel nicht nur mir nicht ganz leicht und das nun beständige Regenwetter passte gut zur



Stimmung der Gruppe. Hinzu kam, dass sich Basti in Kolding so stark am Bein verletzte, dass er später in Hamburg abgeholt werden musste. Die Stimmung in der Horte, die über zwei Wochen erstklassig war und sich sogar während der Fahrt noch gesteigert hatte, erlitt einen derben Bruch und nach weiteren Ausfällen wegen Krankheit brachen wir die Fahrt schließlich auf der Rückfahrt nach Berlin in Bleckede ab.

Die tollen Eindrücke der Törnwoche trübt das frühzeitige Ende aber nicht. Ich persönlich kann es kaum erwarten, die Mytilus wieder zu besteigen!

Robert (bert) Geißler, Berlin



Stichwort Strom

"Klar machen zur Wende!" - "Is klar!" - "Ree!" - "Vorsegel über!". Tuzende Mal diese Kommandos und Rückmeldungen auf dem Gaffelkutter "Mytilus", der vor bald 70 Jahren als Krabbenkutter in Tönning gebaut wurde. Wir kreuzen auf der Elbe, ein nicht wirklich sinnvolles Unterfangen: Zu kurz sind die Schläge, zu häufig die Wenden, die Fahrt und Höhe kosten. Und doch kommen wir gut voran. Denn wir segeln mit der gewaltigen Tide, mit dem Strom elbbwärts. Dort, wo einst das "Mühlenberger Loch" Wasserflugzeugen als Start- und Landeplatz diente und heute diese ökologische Nische der Erweiterung dem Airbus-Werk geopfert wurde. Statt zu segeln, könnten wir im Grunde auch ohne Segel treiben. Wir wären kaum langsamer, fast vier Knoten macht hier der Strom. Doch nur mit den Segeln sind wir manövrierfähig, nur das Segeln bringt den Spaß und fordert uns heraus. Es verlangt unsere Kräfte, unsere Konzentration, unser Teamwork. Einer muss sich auf den anderen verlassen können. Je genauer die Zusammenhänge zwischen Windrichtung und Segelstellung, zwischen Ruderstellung und Schiffsdrehung verstanden werden, desto besser klappen die Wenden.

Nachts vor Glückstadt am Anker. Es darf nicht zu tief sein, sonst muss zu viel Kette gesteckt werden. Aber auch nicht zu flach, denn statt eines Schwerts, das diese Wattenmeerkutter als Segler hatten und in flachen Gewässern einziehen konnten, hat die "Mytilus" einen langgestreckten Kiel. Trockenfallen bringt

es nicht, das bestätigte eine Gruppe, die bei ablaufender Tide trocken fiel und viele Stunden in einem total schräg liegenden Schiff verbringen mussten. So schräg, dass man aus den hoch liegenden Kojen fiel und nicht einmal auf den Bänken sitzen konnte, zu schräg, um zu kochen oder Tische zu benutzen. Witzig soll's trotzdem gewesen sein.

Wir aber hängen am Anker, das Wasser strömt am Rumpf entlang, eine regelrechte Bugwelle zeigt, wie das Wasser vom Steven geteilt wird. Schaut man achtern ins Wasser, so denkt man, das Schiff würde fahren. Doch immer langsamer wird die scheinbare Fahrt, je mehr wir uns dem Zeitpunkt des Niedrigwassers nähern. Dann kommt die Elbe zum Stehen. Die Ankerkette verliert an Spannung. Das Schiff richtet sich nach dem Wind aus. Es liegt quer zur ursprünglichen Richtung, bis die Strömung es wieder für sechs Stunden in seine Richtung schiebt.

Da es dunkel wird, bringen wir die Ankerlaterne aus, um von anderen Schiffen gesehen zu werden. Jenseits der Elbinsel "Rhinplatte" hören wir die Seeschiffe vorbeiziehen. Mit halber Fahrt, viele mit Lotsen in diesem engen Revier. An einer Stelle können wir Masten zwischen den Bäumen entlang gleiten sehen. Doch vor dem Schwell sind wir in diesem Nebenfährwasser geschützt. Hier sind nur Freizeitschopper unterwegs, Segler, Motorboote, Angler. Und früher fuhr ganz nahe die Elbfähre zwischen Glückstadt und Wischhafen vorbei, die Schleswig-Holstein mit Niedersachsen verbindet.

Damals, als sie noch im Glückstädter Hafen festmachte, mit der gewaltigen Schraube die Schiffe durcheinander schaukelte, bevor sie mit Kraft in den Elbstrom hinausfuhr, immer gut gegen die Strömung vorhielt, um nicht auf die Sandbank zu geraten. Und wenn sie dann vor der "Rhinplatte" in den Hauptstrom einbog, legte sie sich regelrecht in die Kurve. Heute ist der Anleger westlich, außerhalb der hübschen und ursprünglich dänischen Stadt gelegen.

Ich versinke in Erinnerungen, wie wir einstmals mit der Pfadfindersippe die Elbe überquerten. Mit den vier Haflingerstuten und einem Fohlen, die damals noch auf der Pfadfinder-Ponyfarm Padenstedt standen, und mit dem Planwagen. Säcke mussten wir über die Hufe binden, dass die beiden Kutschpferde nicht ausrutschten. Zu Scheuklappen hatte man uns geraten, damit die Pferde vor dem Wasser keine Angst bekämen.

Doch es ging auch ohne. Eine Woche lang waren die gutmütigen Tiere schon an heftigen Straßenverkehre gewöhnt. Da störte sie auch keine Elbüberquerung auf dem Weg zum Bundeslagerplatz im niedersächsischen Ochtmannsbuch. Und das Fohlen wurde ohnehin wie ein Hund immer an einer Leine geführt.

Wir passieren Cuxhaven. Eine riesige Wasserfläche öffnet sich vor uns. In der Ferne erkennen wir den alten Leuchtturm von Neuwerk. Diese Insel gehört zu Hamburg. Einen Tiefwasserhafen wollte die Hansestadt einst hier draußen bauen, mitten ins Wattenmeer. An der Schnittstelle der Schifffahrtswege nach Rotterdam, Antwerpen und zum Kanal, durch den Nord-Ostsee-Kanal in die Ostsee und zu den Umschlagplätzen in Hamburg. Doch das Wattenmeer, die Kinderstube der Nordsee, durfte bleiben.

Wer denkt, der ablaufende Elbstrom würde sich hier in der Breite verlieren, hat sich getäuscht. Hier ist er mit am stärksten, hier ist die Wassermenge mit am gewaltigsten. Warum der Strom so schiebt, sollen wir schon bald sehen.

Wir navigieren auch hier exakt, außerhalb des Fahrwassers für die Seeschiffe und doch nahe am Tonnenstrich. Wer hier vom Weg abkommt, gerät leicht auf die Sände. Neben uns liegt der Große Vogelsand. Berüchtigt dafür, dass er seine Beute nicht loslässt. Viele Schiffe sind nie wieder herunter gekommen. Sie sinken, wenn sie auf die Untiefe geraten, ein, sie malen sich in den Sand ein. Mitunter, so heißt es, saugen sich Schiffe auch regelrecht am Boden fest. Oder sie haben Pech, geraten bei Springtide, wenn sich die Gravitationskräfte von Sonne und Mond vereinen, aufs Trockene und bleiben zwei Wochen lang dort, bis zur nächsten Springtide. Denn wenn nicht glücklicherweise Sturm das Wasser in die Elbmündung drückt, fallen in dieser Zeit alle Hochwasser niedriger aus, man kommt nicht wieder frei.

Und nun geschieht das Ungeheuerliche: Auf der Steuerbordseite werden die Wellen immer kürzer und flacher, bis sie ganz verschwinden. Eine nackte, braune Fläche erhebt sich aus dem Wasser. Wie der Rücken eines riesigen Wals ohne Flosse. Oder wie ein bräunlich-grüner Pudding. Man erkennt, wo er Dellen hat und wo Rinnen sind. Einen halben Meter ist das Land hoch, schon bald einen Meter. Nun wissen wir auch, warum im Wasser umgedrehte Besen



standen, die Priggen. Sie kennzeichnen Priele. Aus ihnen strömt das Wasser zu uns, das Wasser, das vom Land verdrängt wird. In den Elbstrom, hinaus in die Nordsee. Das Watt erhebt sich aus dem Meer. Zumindest erscheint es uns so. So lange, wie die Wasserfläche unsere optische Bezugsebene ist. Nun wissen wir, warum sich der Tidenstrom der Elbe jenseits von Cuxhaven nicht in seiner Breite verliert, sondern die Mächtigkeit behält - eingegrenzt von den gewaltigen Massen des Wattenmeers.

Thomas Grothkopp (Tom)



Törn der Roten Rehe vom 08.07.2006 - 15.07.2006

Wow, die Mytilus! Was für ein schönes Schiff. Wir haben keine Ahnung wie man segelt, aber es ging direkt los.

Wir lernen schnell, uns in der überschaubaren neuen Umgebung zurechtzufinden. Doch die heikelste Frage bleibt: Wo und wie geht man auf die Toilette. Aber auch diese kleinen Schwierigkeiten haben wir überwunden und der schönen Seefahrt stand nichts mehr im Wege.

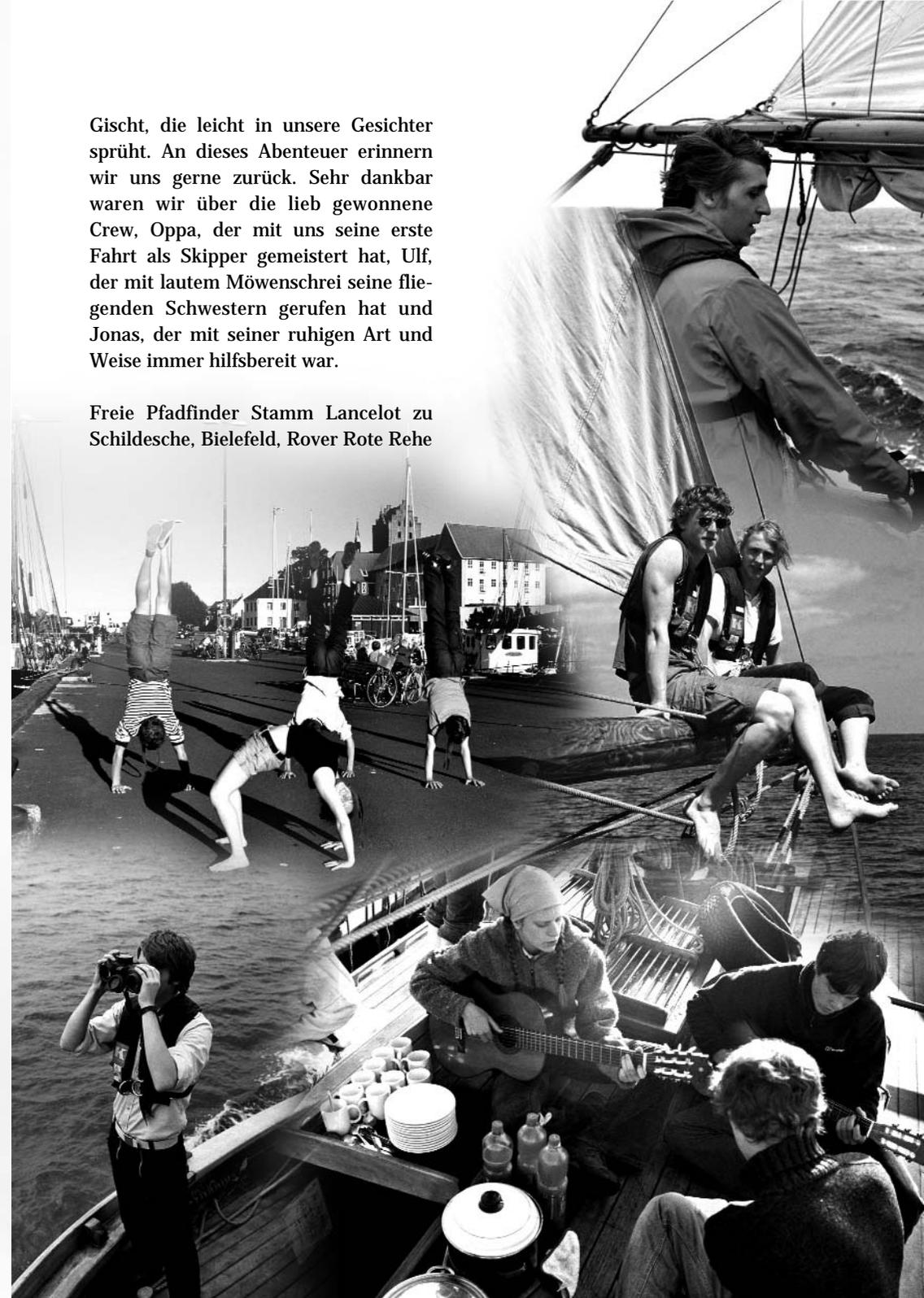
Aber es galt auch, sich mit den Aufgaben eines Seemanns auseinander zu setzen. Wie aber soll man bitte sehr gleichzeitig dem Wetterbericht zuhören und nebenbei auch noch alles mitschreiben? Hat geklappt, aber ändern konnten wir das Wetter trotzdem nicht...

Die Wetterfronten trafen aufeinander und wir mussten all unser seemännisches Geschick aufbringen, um das Schiff sicher ins Ziel zu schaukeln. Während oben ein Teil der Besatzung bei Windstärke 6 und den dazugehörigen Wellen die Segel bergen, stehen oder besser gesagt wanken drei wagemutige Pfadis in der Kombüse und retten das heutige Abendbrot.

Genau das richtige Abenteuer für die Roten Rehe, der kleinen Pfadfindergruppe aus Bielefeld: der Wind, der durch die Takelage weht, die Wellen, die an den Bug klatschen und die salzige

Gischt, die leicht in unsere Gesichter sprüht. An dieses Abenteuer erinnern wir uns gerne zurück. Sehr dankbar waren wir über die lieb gewonnene Crew, Oppa, der mit uns seine erste Fahrt als Skipper gemeistert hat, Ulf, der mit lautem Möwenschrei seine fliegenden Schwestern gerufen hat und Jonas, der mit seiner ruhigen Art und Weise immer hilfsbereit war.

Freie Pfadfinder Stamm Lancelot zu Schildesche, Bielefeld, Rover Rote Rehe



Julius Schaper, Bielefeld

Hauskreis-Freizeit auf der Mytilus!

Was für eine Idee? Wir - überwiegend ausgesprochene Landratten - ein Wochenende Segelfreizeit auf der Mytilus! "Solange ich Land in Sicht habe, kein Problem." - "Geht das denn ohne Segelerfahrung?" - "Bestimmt werde ich seekrank." - "Müssen wir wirklich auf dem Boden schlafen?" - "Muss ich mein Regenzeug tatsächlich erst unter der Dusche auf Tauglichkeit ausprobieren?" - "Hoffentlich regnet es nicht ununterbrochen."

Das sind nur einige der ängstlichen Fragen, die sich die MitgliederInnen unseres Hauskreises der St. Petrus Gemeinde in Henstedt-Rhen stellten. Aber schon vor den Antworten stand für alle fest: Wir fahren! Und, um unsere Eindrücke am Ende des Törns vorweg zu nehmen, es war ein tolles Wochenende.

Dem Wochenende ging eine völlig verregnete Woche voraus, was unsere Vor-

freude ein wenig dämpfte. Die Mytilus lag in Kappeln, und wir wollten uns gern die Stadt ansehen, bevor wir an Bord gingen. Aber macht man im Regen einen Stadtbummel? Nein, wir nicht. Kurzerhand änderten wir unsere Anreisepäne und starteten unser Wochenende mit einem Besuch der Schifferkirche in Arnis, der kleinsten Stadt Deutschlands. Und man mag es glauben oder nicht, wir hatten das ganze Wochenende Sonnenschein. So konnten wir nach einer Andacht in der Kirche am Ufer der Schlei Kaffee trinken oder Heringe essen. Welch ein segensreicher Beginn unseres Wochenendes.

Pünktlich zum abgemachten Termin enterten wir mit Sack und Pack die Mytilus und ihre Kojen. Michi erklärte uns das Bordleben, bevor zum ersten Mal die Messe ihre Geräumigkeit für ein Essen für 10 (später 11) Personen unter Beweis stellen musste. Am nächsten Morgen wies uns die Crew (namentlich Michi, Scholle und Sorenne) in die Seemannschaft ein, zumindest gab sie ihr Bestes. "Ein Fall heißt Fall, weil dann das Segel, runterfällt." Wie schön, dass es auch einfache Erklärungen gibt.

Unser Skipper Michi entschied sich, von einem Törn auf die Ostsee abzusehen. Ob er wohl am Ende der Reise immer noch so dachte? Wir segelten die Schlei hinauf (oder hinunter?) bis nach Schleswig, wo uns ein Segelverein mit einer Lampionfahrt auf dem kleinen Gehege, dem innersten Teil der Schlei, erwartete.

Natürlich war diese Veranstaltung nicht für uns, sondern fand anlässlich des 100sten Vereins-Geburtstages statt.

Wir wollten es kaum glauben, aber sowohl die Falls (oder Fälle?) als auch die Schoten, und was es sonst noch so an Leinen an Bord gibt, mussten wir während des Wochenendes ganz schön oft suchen und fieren oder dicht holen. Und das auf der Schlei! Aufgrund der Häufigkeit und der guten Beschriftung klappte es schließlich fast wie am Schnürchen.

Wir gehorchten aufs Wort, auch wenn wir manche Wörter manchmal nicht verstanden. So ist das halt an Bord. Der Kapitän hat das Sagen! Wer unseren Hauskreis kennt, weiß, wie schwer uns dieser undiskutierte Gehorsam bisweilen fällt. Wie gut, dass wir gelernt hatten, kommentarlos Michis Anweisungen Folge zu leisten - jedenfalls meistens!

Auf der Rückfahrt ereilte uns ein Schicksal, dass wir alle wohl so schnell nicht vergessen werden. Eigentlich war Kaffeezeit angesagt. Unter Deck roch es bereits nach Kaffee und Tee. Gerade sollte der Tisch gedeckt werden, als ein "sandiges" Geräusch uns aufhorchen ließ. Was war denn das? Tja, die Sandbank, der wir eigentlich ausweichen wollten, befand sich nun unter unserem Vorschiff. War die Untiefe gewandert? Hatte eine Windbö das Segelmanöver durchkreuzt? Oder lag ein klitzekleiner Manövrierfehler vor?

Eigentlich egal! Wir lagen fest. Zaghafte Versuche, durch Muskelkraft unter

Zuhilfenahme des Motors die Mytilus aus ihrer Position zu befreien, schlugen fehl. Tja, da half unserem Skipper nur eins: Der Ruf der Seenotrettungshilfe in Schleswig und ein Telefonat mit seinem Vorstandskollegen, um ihm mitzuteilen, dass es nun 2 Vereinsmitglieder gibt, die es geschafft hatten, sich auf der Schlei festzufahren. Eine Stunde verbrachten wir zusammengekauert auf dem Achterschiff, um das Vorschiff wenigstens ein wenig zu entlasten.

Und dann kam der Schlepper! Eine knappe Stunde zog er mittels eines Taus, festgemacht am Mast oder anderen fest verankerten Holzaufbauten, an der Mytilus. Der Mast ächzte mitunter gefährlich. Wir hingen in den Wanten und halfen, durch gleichmäßige Vor- und Zurück-Bewegungen die Freischleppversuche zu unterstützen. Bis zu dem Zeitpunkt war unsere Kleidung trocken geblieben. Jetzt hatten Einige von uns doch nasse Schuhe und Hosenbeine bekommen. Doch wir hatten es geschafft, mit Motor- und Muskelkraft. Unter lautem Jubeln konnte unser Schiff wieder selbst manövrieren.

Kaffee und Tee wurden zu Ende gekocht, Obst, Süßigkeiten und was sonst noch alles "weg" musste, wurden angeboten. Verhungert und verdurstet wären wir so schnell nicht.

Danke an Michi, Scholle und Sorenne für ein unvergessliches Erlebnis-Wochenende!

Monika Backof



Jahresabschluss 2005/2006

Bestände 1. Januar	2005	2006
Postbankkonten	25.757,09 €	29.698,87 €
Forderungen	1.431,66 €	596,51 €
Verbindlichkeiten/Darlehen	140,88 €	88,53 €
Summe	27.047,87 €	30.206,85 €
Einnahmen		
Mitgliedsbeiträge	6.984,00 €	7.499,41 €
Spenden*	9.077,53 €	9.429,65 €
Törnbeiträge	15.565,00 €	12.929,00 €
Sonstige Einnahmen**	3.594,15 €	1.217,88 €
Summe	35.220,68 €	31.075,94 €
Ausgaben		
Liegeplatz/Diesel/Gas	3.294,87 €	2.729,60 €
Anschaffungen/Reparatur	15.180,49 €	40.889,76 €
Transporte/Fahrgelder	6.986,05 €	7.569,66 €
Organisation/Werbung	2.169,84 €	1.480,38 €
Ausbildung/Veranstaltungen	653,57 €	262,10 €
Versicherungen/Beiträge	3.776,88 €	3.855,78 €
Summe	32.061,70 €	56.787,28 €
Überschuss/Unterdeckung	3.158,98 €	25.711,34 €
Bestände 31. Dezember		
Postbankkonten	29.698,87 €	32.053,59 €
Forderungen	596,51 €	143,86 €
Verbindlichkeiten	88,53 €	27.701,94 €
Summe	30.206,85 €	4.495,51 €
Etatausgleichsrücklage		
Stand 1. Januar	1.933,82 €	2.623,82 €
Zuführung/Entnahme	690,00 €	- €
Stand 31. Dezember	2.623,82 €	2.623,82 €
Reparaturrücklage		
Stand 1. Januar	25.114,05 €	27.583,03 €
Zuführung/Entnahme	2.468,98 €	25.711,34 €
Stand 31. Dezember	27.583,03 €	1.871,69 €

* Darin sind Sachspenden wie z.B. Fahrgelderstattungen enthalten. Mit Bescheid vom 01.06.2005 ist unter der Steuernummer 17/432/01015 "Mytilus - Verein zur Erhaltung und Nutzung eines historischen Segelschiffes für Pfadfindergruppen e.V." vom Finanzamt für Körperschaften in

Hamburg wegen Förderung der Jugendpflege als gemeinnützigen Zwecken im Sinne §§ 51 ff AO dienend anerkannt.

Mitgliedsbeiträge und Spenden sind steuerlich absetzbar. Die Törnbeiträge sind eine wichtige Säule der Finanzierung. Daher gelten folgende Preise (ohne Verpflegung und Hafengebühren):

Ganze Woche 1.200 € (800 €)
Kurzwoche (Mo.-Fr.) 710 € (535 €)
Wochenende 440 € (320 €)
Einzeltag 220 € (160 €)

Die Preise in Klammern gelten für Gruppen, bei denen mehr als die Hälfte der Teilnehmer jünger als 18 Jahre sind. Auf Gästefahrten werden 30 € pro Tag kalkuliert, Kinder zwischen 6 und 14 Jahren zahlen die Hälfte. Nur die Ausbildungstörns für Mitglieder sind ganz billig: 5 € pro Tag bzw. 35 € pro Woche. Dafür wird von den Teilnehmern erwartet, sich aktiv am Vereinsleben zu beteiligen und ehrenamtlich in der Stammcrew (Skipper, Bootsleute) mitzuarbeiten. An- und Abreisekosten, Verpflegung und Hafengebühren werden grundsätzlich von den Gruppen getragen bzw. auf die Teilnehmer umgelegt, so wie es auch bei den Wochenendtreffen im Winter, die der Ausbildung und dem Erfahrungsaustausch dienen, geschieht.

Impressum

Redaktion: Geesche Kieckbusch
Technik: MSK
Druck: Druckerei Lutz GmbH Köln
Auflage: 1.000 Exemplare