



Mytilus



Chronik 2004/05

November 2004: Das Herbsttreffen am Wochenende 5. bis 7.11. in Seedorf am Schaalsee befasst sich mit Grundsätzlichem - der Verjüngung, der Attraktivitätssteigerung insbesondere für Jugendgruppen, der besseren Auslastung des Schiffes, der verbindlicheren Arbeit im Verein. Daneben finden eine interessante Exkursion in den Naturpark am Schaalsee und im Anschluss eine Mitgliederversammlung statt. Auf die durch Rücktritt von Matthias Kay und Annemarie Selzer (Schlumpf) frei gewordenen Vorstandsplätze werden Jutta Bier und Geesche Kieckbusch gewählt, Jürgen Zschernitz rückt auf den Posten des 2. Vorsitzenden nach. - Das Schiff wird an seinem Liegeplatz im Harburger Binnenhafen komplett leer geräumt, gereinigt und für die Winterzeit präpariert. - Der Schiffsführungsrat wählt am 28.11. Jörn Buhbe (Jumbo) zu seinem Sprecher.

Dezember 2004: Der Jahresbericht 2003/04 erscheint und wird noch vor Weihnachten verschickt. - Die Fahrtenbilanz 2004 weist 27 Törns mit 81 Fahrttagen aus, zurückgelegt werden 1.267 Seemeilen nur unter Segeln und 681 Seemeilen mit Motorhilfe, zusammen 1.948 Seemeilen.

Januar 2005: Am 22. und 23.1. unterrichtet Jan Stolzenberg (Oppa) im Pfadfinderheim "Alte Wache" in Hamburg-Ohlsdorf Erste Hilfe für Mytilaner. Er sorgt nicht nur für eine grundlegende Vermittlung und Auf-

frischung der Kenntnisse, sondern geht auch speziell auf mögliche Unfälle auf See und an Bord eines Seglers ein.



Februar 2005: Werkstatt und Lager ziehen auf dem Gelände des Yachthafens Harburg um. Zwei Container im 1. Stock beherbergen nun die Vorräte, Ersatzteile und das Werkzeug sowie im Winter die Schiffsausrüstung. - Das Ausbildungswochenende 11.-13.2. in Brodten bei Travemünde befasst sich unter der Leitung des gelernten Segelmachers und Mytilus-Skippers Volker Heubel mit Takeln, Spleißen, Segelreparatur, Ölen, Lacken und Werkzeugen. - Auf dem Hamburger Singewettstreit am 26.2. ist Mytilus mit einem Informationsstand vertreten.

März 2005: Auf der 29. Mitgliederversammlung am 6.3. in Hamburg-Wandsbek gibt es keine spektakulären Themen und Beschlüsse. Der Monat gilt vor allem dem zweiwöchigen Werftaufenthalt über Ostern, bei dem der Schiffsrumpf unter der Wasserlinie weitgehend von Farben befreit und sein Anstrich völlig neu aufgebaut wird. Dabei wird ein professionelles Spritzverfahren angewendet und ein anderes Antifouling ausgewählt, das sich viel

besser als das bisherige bewahren soll. - Die Ankerwisch wird komplett entrostet und neu gestrichen. - Das bereits im Winter gefertigte Stangengerüst und die aufwändig maßgeschneiderte Winterplane werden angepasst und nachgearbeitet, um im Herbst endgültig zum Einsatz zu kommen und das Schiff gegen die Unbill des Wetters zu schützen. Arbeiten an Deck können nun endlich auch in den Wintermonaten erledigt werden.

April 2006: Der Schiffsführungsrat behandelt abschließend die neuen Qualifikationskriterien für Bootsleute. - Das bisherige Schlauchboot wird an die "Wiking" in Greifswald gegeben und durch ein neues, geschenktes Schlauchboot, das auf den Namen "Byssus II" getauft wird, ersetzt. - Die ersten Schiffsnutzungen der Saison sind ein Ansegeltörn auf der Elbe zum Kompass-Kompensieren, ein Mobilitätstraining mit behinderten Schülern aus Hamburg und eine Familien-Tagesfahrt.

Mai 2005: Traditionell beginnt der Monat mit dem Öffentlichkeitstag in Hamburg-Oevelgönne, in diesem Jahr mit einer spannenden Schatzsuche für Kinder und Jugendliche, und natürlich



mit zahlreichen Gästen zu Kaffee, Kuchen, Würstchen und vielen Gesprächen. - Ab Himmelfahrt gibt es mehrere Gästetörns anlässlich des Hamburger Hafengeburtstags auf der Elbe mit Teilnahme an Paraden und mit Premiumpätzen zu den großen Feuerwerken. - Es folgen Wochenendtörns auf der Elbe, u.a. mit der Landesleitung des BdP Berlin-Brandenburg und zum Monatsende die Überführung auf die Ostsee mit Hamburger Pfadfinderinnen und Pfadfindern.



Juni bis August 2005: Sämtliche Törns der kommenden neun Wochen starten im Museumshafen Kappeln, wo Mytilus eine sehr gastfreundliche Aufnahme erfährt. Für unerfahrene Gruppen und bei starkem Wind bietet sich von dort aus das Binnenrevier Schlei als Alternative zur offenen Ostsee auf dem Weg in die dänische Südsee an und wird intensiv genutzt. - Es segeln in dieser Zeit Pfadfindergruppen vom BdP und den Christlichen Gemeindepfadfindern aus Hamburg sowie zweimal vom DPB aus Berlin, ein Bootsleute-Trainingstörn, ein evangelischer Jugendkreis aus Henstedt-Rhen, eine DLRG-Jugendgruppe aus der Nähe von Frankfurt/Main sowie eine Behinderten-Wohngruppe aus dem

Berliner Umland. - Wegen eines Defektes an der Getriebesteuerung müssen ein Familienwochenende und ein Törn mit Berliner Pfadfinderinnen Mitte Juli ausfallen, der Schaden wird jedoch schnell behoben. - Ende Juli startet die mehr als dreiwöchige DJN-Baltic Sea Action entlang der deutschen Ostseeküste von Kappeln bis Greifswald. In mehreren Häfen wird über ökologische Themen informiert und darüber mit Touristen und der Bevölkerung diskutiert. - Zum Monatsende segeln wieder Pfadfinderinnen und Pfadfinder aus Hamburg und Berlin, von den CGP, vom DPB und BdP.

September 2005: Der Monat startet mit einem auf See gebrochenen Großbaum und einem Auspuffschaden, weshalb die Mytilus die Schlepphilfe eines Rettungskreuzers anfordert. Binnen einer Woche wird in Kappeln ein neuer Großbaum beschafft, gesägt, gehobelt, angepasst, mit Beschlägen versehen und konserviert, parallel die Auspuffanlage repariert und verbessert sowie das Schiff insgesamt wieder seeklar gemacht. - Anschließend segeln Pfadfinderinnen und Pfadfinder vom PBN aus Hamburg, ein Hauskreis der Gemeinde St. Petrus auf dem Rhen und später Pfadfinder vom BdP aus



Harsefeld. Wechselhafen ist durchgängig wieder Kappeln an der Schlei. - Mit Jan Stolzenberg (Oppa) wurde vom Vorstand ein neuer Skipper ernannt.

Oktober 2005: Abschied vom Kappeler Museumshafen nehmen die "Pockenkiller" vom PBN, die das Schiff in Rendsburg am Nord-Ostsee-Kanal an eine kurzfristig zusammengestellte Ersatzcrew übergeben, denn die Johanner-Jugend aus Hamburg fällt wegen Krankheit größtenteils aus. Der Törn führt über die Elbe nach Hamburg-Harburg, unterwegs wird bei einem nächtlichen Trockenfallen in Wedel das Unterwasserschiff inspiziert. Die Segelsaison endet mit einem Motormanöver-Training in Harburg und einem Ausbildungswochenende auf der Elbe für Bootsleute, ein Schwerpunkt ist dabei das Segeln bei Dunkelheit. - Auf 29 Törns mit 126 Tagen wurden in dieser Saison 2.700 Seemeilen zurückgelegt, davon 1.738 sm unter Segeln und 962 sm mit dem Motor.

November 2005: An zwei Wochenenden wird das Schiff für den Winter klar gemacht, die Ausrüstung von Bord gebracht, die Winterplane aufgebaut.

Im Jahr 2005 trafen sich an jedem ersten Freitag im Monat Aktive des Vereins zum "Schwanktisch" auf der "Bergedorf" im Museumshafen Oevelgönne. Es gab drei Treffen des Schiffsführungsrates, sechs Sitzungen seines Qualifikationsausschusses und drei Vorstandstreffen.

Thomas Grothkopp (Tom)

Kein Weg zu weit - "Christophorus" unterwegs auf der Mytilus 17. bis 19. Juni 2005

Asphalt unter den Rädern - Freitag, 17. Juni 2005. Um Viertel vor zwei sammeln wir die ersten in Zollhaus ein, weitere drei Stationen folgen, bis wir in Elbtal, im südlichen Westerwald mit Timo komplett sind. Fünfundzwanzig Kilometer haben wir da bereits hinter uns. Weitere 700 Kilometer im vollbesetzten Bus liegen vor uns. Zunächst geht es auf der Landstraße durch den Westerwald, dann über die Autobahn in Richtung Ruhrgebiet und weiter nach Bremen. Der Auspuff von Rogers VW-Bus hängt dicht über dem Asphalt, eine Halterung hat sich gelöst. Wenn wir über Bodenwellen fahren, ertönt ein lautes Schrabben - Blech auf Stein. Ob das wohl gut geht? Ein Stau folgt dem anderen. Abendessen gibt's im Stehen am Rastplatz. Froh erreichen wir am Abend den Elbtunnel. An Hamburg vorbei geht's immer weiter nach Norden, fast bis nach Flensburg; zuletzt in der Dämmerung durch grüne Hügellandschaft in Richtung Meer.

Gegen 22:30 Uhr erreichen wir, direkt am äußersten Rand unserer Deutschlandkarte, den Hafen Maasholm an der Schleimündung. Nach der stickigen Hitze und Enge im Bus empfängt uns am Jachthafen eine steife Brise. Geesche, Jörg und Jürgen, unser Skipper, erwarten uns an der Hafemole. Kurz darauf stehen wir das erste Mal voller Freude vor "unserem Schiff". Wunderschön sieht die hölzerne

Mytilus aus, wie sie im Mondlicht am Steg liegt. Schnell sind unsere Rucksäcke durch die Luke am Vorderdeck in unsere Kajüte gehoben. Mit zwei Handkarren schaffen wir unsere Verpflegung bis ans Schiff. Dann wird alles hinunter in die Kombüse gereicht und gleich in den großen Truhen rings um den Tisch verstaut. Für uns Landratten gibt es viel zu bestaunen. Alles hat seinen Platz, jeder Quadratzentimeter ist genutzt. Erstaunlich, wie viel auf so engem Raum unterzubringen ist. Nach einem gemeinsamen Nachtstuhl fallen wir gegen Mitternacht hundemüde in die Kojen. Tim schläft auf einer Bank in der Küche, alle übrigen acht und das Gepäck haben Platz in der Kajüte.

Wind im Rücken - Samstag, 18. Juni 2005. Um halb sieben stehen wir auf um möglichst früh aus dem Hafen auslaufen zu können. Nach dem Toilettengang zum Waschhaus an der Hafemole gibt's erst einmal Frühstück. Es folgt die Sicherheitseinweisung und die Einführung in den komplizierten Vorgang der Toilettenbenutzung an Bord: "Linke Hand an den Hebel, mit dem Finger das Ventil abdecken, rechte Hand an den Pumpenschwengel ...": Dann geht's an Deck. Jürgen erklärt uns, wofür welche Leinen gut sind, wie sie belegt werden, wie man verhindert, dass sie sich zu Fallen entwickeln können ... Bald darauf geht es endlich los. Mit Motorkraft legen wir ab und verlassen den Hafen von Maasholm. Bevor wir den Leuchtturm erreichen, beginnen wir mit den Vorbereitungen für's Segelsetzen. Da wird jede Hand gebraucht. Zwei ziehen an den "Fallen",

der Dritte holt Seil nach und belegt, wenn wirklich nichts mehr geht, das Seil fachmännisch auf den dafür vorgesehenen Belegnägel.

Ein tolles, überschwängliches Gefühl ergreift uns alle, als der Wind in die Leinwand greift und sich die Segel blähen. Majestätisch schön sieht das aus: Blauer Himmel, das vom Wetter geerbte dunkelbraune Holz des Schiffes, das Weiß der Segel, das Tiefblau des Wassers. Unsere Christophorus-Fahne wird gehisst und flattert blau, weiß und gelb über uns im Wind.

Nun setzen wir auch noch den Klüver, gewinnen immer mehr an Fahrt, segeln nordwärts, in Richtung dänische Küste. So weit das Auge reicht, nichts als Wasser, das im Sonnenlicht glitzert. Der Leuchtturm an der Schleimündung ist längst nur noch ein kleiner dunkler Fleck. Einer von uns darf das Ruder führen, muss darauf achten, dass wir Kurs halten. Jürgen erklärt uns, wie man mit Hilfe des GPS-Systems und eines Geodreiecks auf der Karte Position und Kurs bestimmen kann. Dann darf jeder selbst mal ran. Mir wird währenddessen unter Deck, beim Logbuch führen, leicht flau. In der frischen Luft an Deck ist mir gar nicht aufgefallen, wie sehr das Schiff schwankt ...

Nun fahren wir einige Wendungen, kreuzen gegen den Wind. Immer wieder üben wir die Kommandos, lösen die Leinen, ziehen mit allen Kräften, bis die Fock krachend auf die andere Schiffseite hinüber-

saust. Jürgen erklärt uns auf seine unnachahmliche Art, auf was dabei zu achten ist. "Einmal hat einer nicht aufgepasst und den Block abgekriegt. Er hatte Glück, die Wunde musste nur mit sechs Stichen genäht werden ...".

Plötzlich ein Schrei: "Mann über Bord!". Was ist passiert? Schnell erkennen wir, dass es sich nur um eine Übung handelt und der "Mann" ein wassergefüllter Eimer an einer Boje ist. Doch das nun folgende Manöver macht allen klar, was der Erstfall bedeuten würde. Bis wir das Ruder herumgerissen, die im nun seitlich einfallenden Wind hin und her schlagenden Segel im Griff, den Motor gestartet und das Schiff gewendet haben, vergehen kostbare Minuten. Nun haben wir Kurs auf die in den hohen Wellen tanzende Boje. Als wir endlich nah genug sind, schlägt das Bergemanöver mit einer mit einem Haken versehenen Stange fehl. Noch ein Versuch! Nochmals wird das Schiff gewendet. Die Boje ist schon nicht



mehr zu sehen. Da taucht sie wieder auf einem Wellental auf. Mehr Backbord! Da ist sie! Tim hievt sie mit der Stange über die Bordwand.

Eine kleine Crew verschwindet in der Kombüse und belegt vier Dutzend Brote mit Wurst und Käse. Anschließend lassen wir es uns an Deck schmecken. Die Sonne brennt vom Himmel, es ist richtig heiß geworden. Dem Mittagessen schließt sich die Siesta an. Einer steht am Steuer, der Rest döst auf dem warmen Holzboden. Der Wind hat abgeflaut. Wir beschließen bei der "Röhrenden Seekuh", einer im Wind jaulenden Boje, kurz vor der dänischen Küste zu wenden und zurückzusegeln.

Obwohl wir alles verfügbare Material gesetzt haben, kommen wir nur sehr langsam voran. Manchmal scheint es, dass wir eher zurück treiben. Endlich frischt der Wind etwas auf. So erreichen wir am Spätnachmittag wieder den Leuchtturm von Schleimünde. Eigentlich wollen wir hier am Hafen

anlegen, die Insel erkunden und dann übernachten. Doch der Hafen ist voll mit Schiffen, am Kiosk herrscht buntes Treiben. Keine Atmosphäre für uns. Nach kurzer Absprache geht es deshalb mit laufendem Motor die Schlei hinauf. In Sichtweite von Maasholm ankern wir. Rasselnd rauscht der Anker ins Wasser. Mit Motorkraft testen wir, dass er hält und wir nicht abtreiben können. Zur Sicherheit wird auch eine Positionslampe gesetzt.

Einige haben einen leichten Bordkoller: Sie fieberten schon der Hafendusche und vor allem einem richtigen WC ohne Pumpe und Saugrüssel entgegen, wollten sich die Beine wieder an Land vertreten, etwas Auslauf haben. Nun bleiben nur die zwölf Meter Schiffsdeck. Einmal hinauf, einmal hinunter. Die Begrenzung ist eine wichtige Erfahrung.

Damit es doch etwas Abwechslung gibt, wird das Schlauchboot aufgepumpt und zu Wasser gelassen. Der Zustieg über die Bordwand auf die schwankende Gummiwulst gestaltet sich spannend. Auch ich wage es, um aus etwas Entfernung ein Foto vom Schiff zu schießen. Eine falsche Bewegung und die digitale Spiegelreflexkamera ist nicht mehr zu gebrauchen ... aber es gelingt mir, trocken wieder an Bord zu klettern.

Timo, Nico und Jonas gefällt es scheinbar so gut, dass sie gar nicht mehr zurück-

kommen wollen. Oder liegt es an den mangelnden Paddel- und Koordinationsfähigkeiten? Jedenfalls dreht sich das Boot in großer Entfernung immer wieder um die eigene Achse, Schreie tönen über's Wasser. Und wir wollen eigentlich zu Abend essen. Viel später haben sie es dann tatsächlich wieder zurück an Bord geschafft. Im letzten Tageslicht sitzen wir auf Deck, genießen die klare Luft, das gute Essen, die Gemeinschaft. Nach einigen Liedern beschließt ein Satz von Dietrich Bonhoeffer den Tag: "Nicht das Beliebige, sondern das Rechte tun und wagen, darin liegt die Freiheit."

Müde gehen die meisten in die Schlafsäcke. Wir anderen sitzen noch zusammen und singen. Hier draußen ist die Freiheit zu finden.

Flaute und Vollgas - Sonntag, 19. Juni 2005. Der Tag beginnt für mich in alle Frühe. Schlaftrunken versuche ich mich auf die richtige Reihenfolge von Hebeln und Bewegungen in der engen Bordtoilette zu konzentrieren. Umso gemütlicher ist's anschließend wieder in der warmen Koje. Gegen acht Uhr sind alle auf den Beinen. Wir packen zusammen. Heute geht es zurück nach Kappeln, wo die Crew am Freitag lossegelt ist. Dort soll heute Abend die nächste Mannschaft an Bord gehen. Nach dem Frühstück werden Segel gesetzt. Leider ist Flaute. Nach einer Stunde haben wir erst wenige Meter Fahrt gemacht. So wird der Versuch abgebrochen, die Segel wieder eingeholt. Mit Motorkraft sind wir eine Dreiviertelstunde später an der Brücke

von Kappeln. Vom Schiff aus sieht's riesig aus, wie die Brücke hochklappt und uns so die Durchfahrt ermöglicht. Ein letztes Manöver, dann liegt die Mytilus gut vertäut am Steg.

Zwei Tage war sie uns so etwas wie Heimat. Nun heißt es leider Abschied nehmen. Dank an die Crew, die uns dieses schöne Erlebnis ermöglicht hat.

Nachklang. "Ab 14 Uhr Vollsperrung der A1 in Richtung Hamburg wegen eines Motorradgottesdienstes in der Hamburger Innenstadt." - Mit Vollgas und Rückwind schaffen wir es 15 Minuten vorher die entscheidende Abfahrt zu passieren. Der Auspuff hängt immer noch. Schief, aber er hängt ... Bodenberührungen bei unebener Strecke sind keine Seltenheit. Dann folgt der unvermeidliche Stau. Da wir sowieso nur im Schrittempo vorankommen, halten wir an. Zum verspäteten Mittagessen gibt's südlich von Hamburg recht trockene Brote und warmes Mineralwasser. Die Luft im Wagen ist wie zum Schneiden.

Gegen halb acht ist Nico als Vorletzter zu Hause. Im Aartal regt sich kein Lüftchen, Wald bis an den Horizont.

*Stefan Wiesner (Karlchen)
Bund der Pfadfinderinnen
und Pfadfinder,
Stamm Christophorus/Zollhaus
(Aartal, Untertaunus)*





Hafengeburtstag vom Wasser aus

Ich wohne selbst nicht in Hamburg, sondern etwas weiter nördlich, in Henstedt-Ulzburg, aber die meisten in meiner Familie leben dort. Ich bin öfters da, um meine Großeltern zu besuchen, einzukaufen oder einfach nur so. Am liebsten bin ich aber am Hafen!

Da ist es wohl kein Wunder, dass ich mir den Hafengeburtstag nicht entgehen lasse. Das letzte Mal war er besonders schön. Und von diesem Hafengeburtstag möchte ich nun berichten:

Es war Himmelfahrtstag, der erste Tag des Hafengeburtstags. Mein Vater, meine Schwester und ich räumten besonders schnell den Frühstückstisch ab. Es war erst kurz nach acht, aber wir mussten uns beeilen. Wir durften schließlich nicht zu spät kommen. Wir wollten nämlich nicht zu den Landungsbrücken; nein, die Reise sollte zum Museumshafen Oevelgönne gehen. Da liegt im Sommer, wenn sie nicht gerade unterwegs ist, die MYTILUS. Sie ist ein Segelschiff, ein alter Krabbenkutter, der vor ungefähr 15 Jahren restauriert wurde. Jetzt wird die MYTILUS für Jugendgruppen genutzt und gehört dem Verein mit dem langen, komplizierten Namen "Mytilus - Verein zur Erhaltung und Nutzung eines historischen Segelschiffs für Pfadfindergruppen e.V." Und zu diesem Verein gehört auch mein Vater. Heute sollte sie aber nicht mit



Pfadfindern segeln, sondern beim Hafengeburtstag in der Einlaufparade mitfahren. Und wir durften dabei sein!

Kaum waren wir an Bord angekommen, mussten wir unsere Rettungswesten anziehen. Die meisten Leute, die noch mitfahren sollten, waren schon da. An Kindern waren außer meiner Schwester Malena und mir noch zwei kleinere Jungen mit, wahrscheinlich zwischen drei und sechs Jahren alt.

Als alle angekommen waren und das Gepäck im Schiff verstaut war, kam die "Einweisung". Das heißt, dass uns allen erklärt wurde, was man tun muss, wenn man über Bord fällt und die Rettungsweste nicht funktioniert. Dann konnte es endlich losgehen.

Um in den Hamburger Hafen einlaufen zu können, mussten wir erstmal ein Stück elbabwärts fahren und warten, bis alle anderen Schiffe vorbei gefahren waren. Während dieser Zeit passierte nichts besonders Spannendes, darum wurde Malena und mir langweilig und den beiden Jungen erst recht. Doch Zipp, die eigentlich Anna heißt, hatte das schon vorausgesehen und hatte deshalb leere Flaschen, Stifte, Papier und alte Korken mitgebracht. Also schrieben wir jeder eine Flaschenpost. Ich habe geschrieben, dass der, der die Flaschenpost findet, mir einen Brief schreiben soll. Das ist zwar langweilig, aber mir fiel in dem Moment nicht Interessanteres ein, was man schreiben kann, wenn man eine Flaschenpost verschickt. Der kleinere von den beiden

Jungen schrieb mit viel Hilfe seiner Mutter: "Wir schmoren hier zehn Tage ohne Schnupftabak!" Als wir alle fertig waren und sicherheitshalber die Flaschen noch mit Klebeband zugeklebt hatten, warfen wir sie in die Elbe, in der Hoffnung, dass sie nicht gegen große Steine schwimmen und kaputt gehen sollten.

So langsam sahen wir die ersten Schiffe, die zur Einlaufparade kamen, allen voran die große Fregatte "Hamburg", hinter ihr viele große und kleine Schiffe. Am deutlichsten konnte man von weitem die Großsegler mit ihren hohen Masten erkennen. Wir warteten, bis alle an uns vorbei waren und hängten uns hinten an. Mein Vater, der auf dieser Fahrt Schiffsführer war, hatte eine Liste, auf der ganz genau die Reihenfolge der Schiffe stand. Schließlich sollte es eine Parade werden und kein buntes Durcheinander. Laut dieser Liste kamen die Museumsschiffe als Letztes. Bald kamen auch noch andere Schiffe aus dem Museumshafen, sogar die "Bergedorf", die früher eine Hafenfähre war und jetzt als Restaurant genutzt wird.

Bei uns war es nun Zeit zum Mittagessen. Jemand hatte eine Gemüsesuppe gemacht, die nur noch aufgewärmt werden musste. Dazu gab es Brot. Die Suppe wurde in Schüsseln gefüllt und auf das Deck hoch gegeben.

Als ich aufgegessen hatte, fragte mein Vater, ob ich nicht das Schiff steuern wollte, während er aß. Natürlich wollte

ich! Ich hatte das vorher schon ein paar Mal gemacht, aber es ist immer wieder schwierig herauszufinden, wie weit man das Ruder drücken muss. Jetzt musste ich besonders aufpassen, damit ich nicht gegen ein anderes Schiff fuhr. Dafür zeigten mir die anderen Schiffe die richtige Richtung.



Nach ungefähr einer Viertelstunde wollte Malena ans Ruder. Ich ließ sie. Weil sie drei Jahre jünger ist als ich und deshalb auch kleiner, musste sie auf einem Reifen stehen. Auf der MYTILUS sind die meisten Fender Reifen. Fender sind aus Gummi und werden rausgehängt, wenn das Schiff anlegen will, damit es, wenn es irgendwo anstößt, nicht kaputt geht. Nun wurden die Fender aber nicht gebraucht. Nach einiger Zeit hatte Malena keine Lust mehr und ließ meinen Vater wieder steuern. Wir kamen dem Hafen immer näher. Ich ging mit Malena nach vorne. Wir schauten uns die anderen Schiffe an. Dicht vor uns schwamm ein großer Ponton, gezogen von einem Schlepper. Darauf stand ein Festzelt!

Einige Zeit später kamen wir im Hafen an. Ich war erstaunt, wie voll es an Land war. Man konnte nichts sehen außer Menschen. Es war ein buntes Gewusel. Als ich mich auf dem Wasser umsah, merkte ich, dass die meisten Schiffe, die vor uns hergefahren waren, sich zerstreut hatten. Einige fuhren schon wieder weg. Ich fragte meinen Vater: "Wo ist eigentlich die Fregatte Hamburg abgeblieben?" "Vielleicht hat sie schon angelegt", sagte mein Vater, "sie müsste schon vor einer Stunde angekommen sein." Ich wollte gerade fragen, wie viele Schiffe denn schon vor uns angekommen waren und ob ich den Plan mit der Reihenfolge noch einmal sehen kann, als ich hinter mir ein lautes Brummen hörte. Ich drehte

mich um und sah, wie etwas Großes auf dem Wasser landete. "Das ist das Wasserflugzeug", erklärte mir mein Vater. Ich sah mir das Wasserflugzeug genauer an. Es sah eigentlich aus wie ein normales Flugzeug, nur dass es etwas wie Kufen unten dran hatte.

Wir fuhren noch ein bisschen kreuz und quer vor den Landungsbrücken herum. Dann machten wir uns auf den Weg zurück nach Oevelgönne.

Als wir abends wieder zu Hause waren, war ich so müde, dass ich sofort ins Bett ging und einschlief. Das war zwar ein anstrengender, aber ein sehr schöner Tag auf der MYTILUS.

Edwina Ludewig, 12 Jahre

Segeltour-Gedicht

...entstanden in der
Ankerwachennacht vom
3. aufn 4. 8. 05

Die Ostsee, die ist schwarz und dreckig,
am Boden legen Algen ihren Teppig.
Wir segeln hier mit einem Schiff
dessen Name Mytilus ist.

Wir segeln eine Woche drauf,
am 30. 7. 05 gings erst richtig rauf.
Wir segeln rauf aufs offene Meer
und draußen tranken wie Kannen
voll Tee leer.

Die Wellen wurden höher, der Wind
wurde stärker
und allen wurde auf einmal kälter.

Wir sitzen hier und halten Wache
das ist nun unsre letzte Waffe
gens kentern, stranden, treiben
das wird unsren Törn nur halten.

Wir leben hier auf engstem Raum
ausweichen kann man sich nur kaum.
Die Wellen glucksen, plätschern, schlagen
um uns weiter übers Meer zu tragen.
Mal sacht, mal stark zerrt das Schiff am
Anker,

im Vorschiff liegt ne Ausstellung gegen
Eutrophierung, Überfischung, Tanker.
Die kleine Ostsee ist bedroht,
sie gerät immer mehr aus dem Lot.
Das wollen wir den Menschen
zeigen,
die sich über den Rand der
Ostsee neigen.
Frühstück gibt's an Deck
in der Sonne,
wir umsegeln mal eine
grüne, mal eine
rote Tonne.

Segelsetzen funktioniert nur im Team,
da müssen wir alle zusammen ziehn.
Kurze oder lange Segeltouren
lassen uns vergessen den Blick auf die
Uhren.

Beim Anker gehen wir schwimmen,
um auch mal das Deck als Sprungbrett
zu erklimmen.

Das Klo ist verstopft, der Anker ist fest,
weckt man sie? weckt man sie nicht?
man weiß es nicht, was ist unsere
Pflicht?

Verdient haben sie sich ihre night's rest.
Das Schiff, es schaukelt, Boltenhagen
noch da,

bedeutet das, es ist alles klar?
Nein, wie wir sehen, trotzdem gibt's
Probleme,

weil man zusammen drücken muss die
Beene...

Nachts sah alles wohl viel schlimmer aus
als es war,

morgens war das Klo wieder heil und
Boltenhagen noch da!

Nach dem Frühstück gings weiter nach
Kühlungsb"ö"rn,

die 42 h auf dem Wasser waren doch mal
ein interessanter Segeltörn!!!

Danke an alle, die des nachts dieses
Gedicht geschrieben
und an die, die uns gelehrt haben, das
Segeln zu lieben!!!!

d.h. Danke an Volker, Geesche und
Oppa

die Segeltour war wirklich ein Klopper!

*Laura, Josefina, Martina und Simone
(Deutscher Jugendbund für
Naturbeobachtung - DJN
Baltic Sea Action 2005, 2. Woche)*

Ein unerwartetes Ereignis (Drama in 3 Akten)

Prolog. Hat schon jemand mal etwas von Murphys Gesetzen gehört? Zum Beispiel: "Ein herunter fallender Hammer richtet immer den größtmöglichen Schaden an" oder auch "Dinge, die gut anfangen, enden schlecht und Dinge, die schlecht anfangen, enden noch schlechter".

So in etwa erging es dem Chronisten am 1. September 2005, einem windigen aber doch sonnigen Tag, als unsere Heimstatt Mytilus - bislang als Hort einwöchiger Gemütlichkeit gepriesen - im kleinen Belt zwischen den Inseln Als und Æro kapriziöse Anwandlungen offenbarte. Aus den Ereignissen der Vergangenheit heraus erinnern wir uns wohl, dass sie auch in den letzten Jahren schon verschiedentlich einigen wohlmeinenden Mitgliedern des Vereins ihre Launenhaftigkeit verspüren ließ.

Da nötigte doch seinerzeit in den Gewässern um Rügen ein gebrochener Mastbolzen der Mannschaft ein gerüttelt Maß an Improvisationsvermögen ab. Oder die defekte Kühlwasserpumpe, welche der Leid tragenden Gruppe zu einem Tag voller innerer Selbsteinkehr und Kontemplation an einem einsamen Ort im Nord-Ostsee-Kanal verhalf.

Nein, nein, die Dramaturgie der Havarie an diesem bewussten Septembertag hatte eine besondere Qualität, die der Mannschaft der Mytilus zwar einen Vergnügensverlust,

ansonsten aber einen Erlebnisgewinn bescherte.

Vorhang auf zum ersten Akt: Warum um alles in der Welt bricht denn ein Großbaum? Diese Frage wird uns noch länger beschäftigen und bietet Anlass zu vielerlei Spekulationen. Trifft dieses Vorkommnis aber die vom Schicksal Auserwählten so unvermittelt, stellen sich ganz andere Notwendigkeiten. Ist etwa jemand verletzt, und wie bekommt man denn einen zehn m langen und über 200 Kg schweren Holzprügel, der sich in besseren Zeiten Großbaum nannte, in Fragmenten ohne weitere Schäden an Deck? Und das während das Schiff wackelt und rollt?

Vorhang ab zur ersten Pause: Ohne weitere Besegelung werfen wir den Motor an und streben demütig einen dänischen Hafen an.



Vorhang auf zum zweiten Akt: Trotzigt kündigte der Motor nach zwei Stunden mühsamer Fahrt seine tarifvertraglich vereinbarten Pflichten und hinterließ wie zum Hohn eine ca. 500 Liter große Wasserlache im Schiff, die schwappend den Gemütlichkeitsfaktor in der Messe und den angrenzenden Lebenssphären des Schiffs auf nahezu Null senkte. Das höllische Nass mit unseren Lenzpumpen zu beseitigen, bereitete Unlust und Missvergnügen. Obendrein war das Urvertrauen des Skippers in den Motor erschüttert, und das der restlichen Besatzung in das gesamte Schiff litt zunehmend. Wie heißt es so schön in dem Katastrophenfilm Apollo 13? "Houston, wir haben ein Problem!" Und Houston/Texas mutierte unversehens in den Mann am Funkgerät des Seenotrettungskreuzers NIS RANDERS der DGzRS im idyllischen Fischerdorf Maasholm an der Schlei.

Vorhang ab zur zweiten Pause: Warten auf den Seenotrettungskreuzer und dümpeln in den Gewalten des Wassers.

Vorhang auf zum dritten Akt: Nach einer Stunde Wartezeit schälten sich die Konturen der NIS RANDERS am Horizont aus der bewegten See. Nach vorsichtigem Herantasten übernahmen wir die Schleppleine des Rettungskreuzers mit Hilfe eines zuvor herüber geworfenen Vorläufers und befestigten sie am Schiff. Der Höllenritt begann. Mit über sieben Knoten Schleppgeschwindigkeit peitschten wir durch die Wellen, und manchem wurde nass und kalt (ums Herz). Entspannung setzte erst zwei Stunden später nach dem

Einlaufen in der Schlei ein. Keine Wellen mehr! Bald schon die Brücke von Kappeln am Horizont. Schnell die Leinen über beim Museumshafen. Fester Boden. Die Anspannung weicht einer erleichterten Erschlaffung.

Epilog: Innerhalb einer Woche konnte der Großbaum neu gebaut und das Großsegel wieder angeschlagen werden. Der Grund des Motordefektes offenbarte sich in einer verborgenen schadhafte Schweißnaht in der Auspuffanlage. Alles wurde wieder repariert. Gut dass wir es mit Hilfe der DGzRS nach Kappeln schafften und so von den Hinweisen der Mitglieder des Museumshafens und der städtischen Infrastruktur mit seinen Werkstätten profitieren konnten. Es bleibt die Nachdenklichkeit: über das plötzliche Auftreten von Gefahrensituationen, über das Vertrauen zum Schiff und der Technik, über das eigene Verhalten und die Verantwortung gegenüber den Menschen an Bord.

In aller Bescheidenheit. Ja, wir haben wieder einmal Glück gehabt.

Ulrich Köhler (Kolle)



Wer weiß, wo der Wind uns morgen schon hinweht ...

Moma-Mytilus-Törn in der dänischen Südsee und dem Kleinen Belt: Es fing alles so an, wie es die Moormannschaft schon ein paar Mal erlebt hat. Erst war es ein bisschen flautig, aber mit etwas Motorunterstützung ging es dann doch bis nach Marstall auf der Insel Ærø. Später kam feinsten Segelwind auf, der uns erst zur Insel Lyø und dann am



Montag den Kleinen Belt hinauf bis nach Middelfahrt pustete. Middelfahrt - da wollten wir hin, allein schon, weil sich der Name so schön nach Kleinem Hobbit anhört. Und es ist ein schöner Ort, nicht zuletzt weil direkt an unserem Anlegeplatz ein Fischgeschäft, ein Fischimbiss und eine Fischräucherei liegen. Schwer mit Fisch beladen, legten wir Dienstag wieder ab, um uns zurück auf den Weg nach Süden zu machen.

Mit etwas Kreuzen kamen wir um ein Inselchen herum, das mitten auf unserem Kurs lag, und peilten den Hafen von Ærø an, ein weiteres kleines Inselchen so etwa auf halber Höhe des Kleinen Belts (das wir in den kommenden Tagen gut kennen lernen sollten). Der Wind war merklich aufgefrischt, was das Anlegemanöver etwas spannend machte, aber schließlich lag Mytilus friedlich am Steg. Und wir schwärmten aus in Richtung Landklo und Duschen. Die Sanitärabteilung zierte ein Aushang, dass sie am 1. April 2005 wieder öffnen würden, man möge so lange das Behindertenklo benutzen. Die Saison ist hier vorbei. Also keine Dusche - na gut, dann eben morgen.

Am Mittwoch Vormittag legten wir das erste Mal wieder ab. Jetzt blies uns der Wind ins Gesicht. Und mehr noch: in der Enge zwischen dem Inselchen und dem Festland strömte uns das Wasser auch kräftig entgegen. Wir kamen kaum voran, und als das Schiff sich schließlich mehr auf und ab als vorwärts bewegte, drehten wir bei und waren schnell wieder zurück im Hafen.

Jetzt hieß es warten. Kein Problem: Wir hatten Beschäftigung für Flautezeiten dabei. Vom Wetterfahnen-Bau für den Wandervogelhof Reinstorf war noch Messing übrig, aus dem wir Schildchen für die Belegpositionen der verschiedenen Leinen auf Mytilus fertigen woll-

ten, um die Klebeband-Beschriftungen zu ersetzen. Meut und dadarish schnappten sich also die Schlagbuchstaben, das Messing, Schraubstock, Feile und Säge und besetzten die Sitzgruppe vor unser aller gemeinsamem Behindertenklo. Mitreisende handwerklich Ambitionierte konnten schnell feststellen, dass die beiden nur ungern andere mitspielen ließen - nur aki war nicht zu verschrecken -, und erkundeten die Insel oder widmeten sich der Fischverwertung. Alle paar Stunden hielten wir die Nase in den Wind - aber es zeichnete sich keine Chance ab.

So terminierten wir den nächsten Aufbruchversuch auf donnerstagsmorgens um vier. Das wilde Geschaukel war im Dunkeln um einiges spannender, brachte uns aber auch nicht weiter: Wind, Welle und Strom standen immer noch gegen uns. Das Anlegen auf Ærø war nun schon fast Routine ... Weiter ging es mit fröhlichem Handwerken und Kochen (und ohne Dusche).

Am Nachmittag starteten wir den dritten Ausbruchversuch. Diesmal ganz dicht an der Inselküste entlang und ja - der Wind hatte tatsächlich ein bisschen gedreht. Gespannt beobachteten wir, wie viel Fahrt Mytilus machte. Und als wir dann aus der Meerenge heraus waren und das Focksegel setzen

konnten, war klar: geschafft! Auf zur nächsten Dusche!

Es wurde ein langer Tag - von vier Uhr morgens, bis wir gegen Mitternacht in Sønderborg anlegten. Aber Nachtfahrten haben ihren eigenen Reiz. Den konnten wir (nach einem Tag vergeblichen Kreuzens in der Flensburger Förde) am Samstag noch einmal erleben, als wir abends um sechs ablegten. Die milde Nacht, die (vermutete) Begegnung mit einem U-Boot, die Lichter der Küste Schleswig-Holsteins auf dem Weg nach Kiel fabrizierten eine ganz eigene Stimmung.

Bis Hamburg - wie geplant - sind wir nicht mehr gekommen. Aber immerhin bis Rendsburg am Nord-Ostsee-Kanal. Segeln ist halt anders als Bahnfahren.

*Elisabeth Gräfe (hagzissa)
Herbst 2004*



Jahresabschluss 2004

Bestände 1. Januar 2004

Postbankkonten	27.197,02 €
Forderungen	386,50 €
Verbindlichkeiten/Darlehen	(-) 509,47 €
Summe	27.074,05 €

Einnahmen 2004

Mitgliedsbeiträge	6.931,25 €
Spenden*	11.903,42 €
Törnbeiträge	11.438,00 €
Sonstige Einnahmen	1.534,20 €
Summe	31.806,87 €

Ausgaben 2004

Liegeplatz/Strom/Diesel/Gas	2.193,57 €
Anschaffungen/Reparatur	14.659,97 €
Transporte/Fahrgelder	7.750,65 €
Organisation/Werbung	2.207,82 €
Ausbildung/Veranstaltungen	1.262,35 €
Versicherungen/Beiträge	3.768,69 €
Summe	31.833,05 €
Verlust	- 26,18 €

Bestände 31. Dezember 2004

Postbankkonten	25.757,09 €
Forderungen	1.431,66 €
Verbindlichkeiten	(-) 140,88 €
Summe	27.047,87 €

Etatausgleichsrücklage 2004

Stand 1. Januar	1.960,00 €
Entnahme	- 26,18 €
Stand 31. Dezember	1.933,82 €

Reparaturrücklage 2004

Stand 1. Januar	25.114,05 €
Zuführung/Entnahme	0,00 €
Stand 31. Dezember	25.114,05 €

* Darin sind Sachspenden wie z.B. Fahrgelderstattungen enthalten.

Durch die im Jahr 2004 vorübergehend geringere Auslastung und erhöhte Reparaturaufwendungen weist der Jahresabschluss einen kleinen Verlust in Höhe von 26,18 € aus, der der Etatausgleichsrücklage entnommen wurde.

Mit Bescheid vom 24.09.2002 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 Sätze (ohne Verpflegung und Hafengebühren):

Ganze Woche	1.100 € (750 €)
Kurzwoche Mo-Fr	650 € (500 €)
Wochenende	400 € (300 €)
Einzeltag	200 € (150 €)

Die Sätze in Klammern gelten für Gruppen, bei denen mehr als die Hälfte der Teilnehmer jünger als 18 Jahre alt 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.

Fotos und Grafiken

Coverbilder: Stefan (Karlchen) Wiesner, Lena (Sose) Remesat

Sonstige: Timo Hübel, Christoph Knödler, Lena (Sose) Remesat, Stefan (Karlchen) Wiesner, Karen (Flina) Leppien

Impressum

Redaktion: Thomas (Tom) Grothkopp, Timo Hübel, Geesche Kieckbusch, Michael (Michi) Ludewig

Druck: Druckerei Lutz GmbH Köln

Auflage: 1.000 Exemplare