



50 Jahre Segelclub Mainspitze

Vorstand

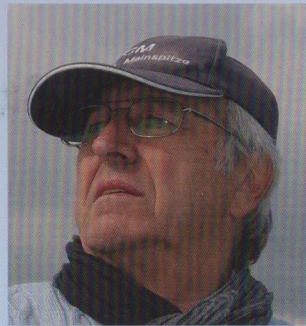
2013



Michael Egghart
1. Beisitzer



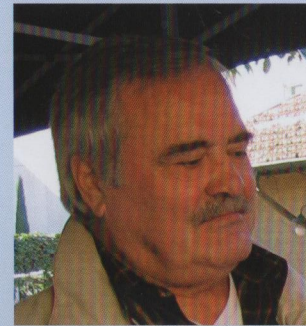
Erika Struck
2. Beisitzerin



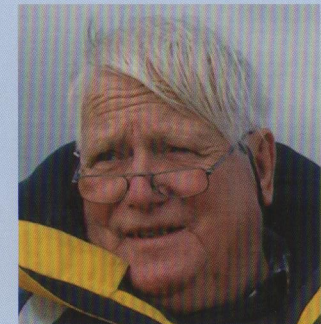
Wolf-R. Straßburger
Schatzmeister



Bernhard Heberling
Schriftführer



Manfred Barth
2. Vorsitzender



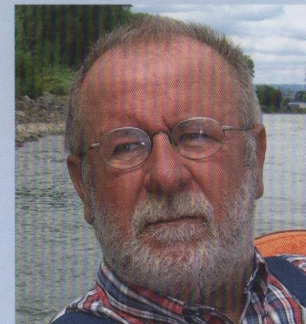
Wolfgang Giere
1. Vorsitzender



Thorsten Brikey
Takelmeister



Helmut Schmitt
Jugendwart



Winfried Eider
Sportwart



Harald Klöppinger
Hafenmeister

Segelclub Mainspitze: (K)ein besonderer Segler-Verein



Wolfgang Giere

Ein Grußwort zum 50-jährigen Jubiläum – was schreibt man als gewählter Verantwortlicher des Segelclubs Mainspitze? Es gibt viele Segelclubs und viele werden fünfzig Jahre alt, manche sind älter. Ist der SCM anders, was Besonderes? Beim Nachdenken über den Inhalt gerät man ins Grübeln und Recherchieren. Erstaunliches kommt dabei zutage:

Mit 50 Jahren ist unser Segelclub noch nicht besonders alt. Es gibt auch in unserer Nachbarschaft wesentlich ältere. Der befreundete Segelclub Rheingau in Walluf hat im Jahr 2000 sein 100-jähriges Jubiläum gefeiert, die Feier zum 50-jährigen Jubiläum unseres Nachbarclubs in Eich im Jahre 2007 war uns Maßstab bei unseren eigenen Planungen.

Nicht überraschend ist das Ergebnis der Suche nach dem ältesten Segelclub. Er befindet sich

in England. Aber es ist nicht die berühmte Royal Yacht-Squadron in Cowes am Solent, die wurde erst 1815 gegründet. Älter ist der Royal Thames Yacht Club, der RTYC wurde 1775 gegründet. Was sind fünfzig gegen diese fast zweihundertfünfzig Jahre?!

Überrascht hat mich das Ergebnis der Suche nach dem ältesten deutschen Segelclub. Es ist nicht der berühmte Kieler Yachtclub KYC, einst Kaiserlicher Yachtclub, der erst ab 1891 Bürgerlichen die Teilnahme ermöglichte. Auch keiner der altherwürdigen hanseatischen Clubs. Zu meiner Verblüffung fand ich heraus, es ist der Segelclub meiner Geburtsstadt Königsberg. Dort wurde der „Segelclub RHE“ 1855 gegründet. Heute setzt er in Hamburg die Tradition fort.

Es ist dieses übrigens nicht die einzige Verbindung unseres SCM zu Ostpreußen. Auf *Pillkallen* wurde vor kurzem das schöne Schiff getauft, das für eine Weltumsegelung gebaut und ausgerüstet wurde. Herr Adomat –

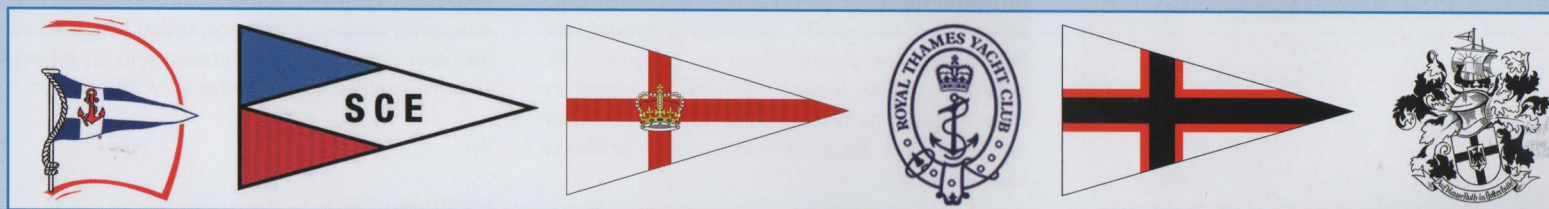
Mitglieder des SC Mainspitze



schöner ostpreußischer Name – servierte aus diesem Anlass *Pillkaller*: Einen Schnaps mit einer Leberwurstscheibe oben drauf. Verzeihen Sie, liebe Leser, dem gebürtigen Ostpreußen diese kurze Abschweifung.

Zurück zu der Frage, ob es etwas gibt, was unseren SCM auszeichnet. Das Alter ist es offensichtlich nicht. Die Verbindung zu Ostpreußen sicher auch nicht. Und doch gibt es etwas:

In der Festschrift finden sich Grußworte sowohl vom Hessischen als auch vom Rheinland-Pfälzischen Ministerpräsidenten, von beiden Seiten des Rheins also. Von beiden Rheinseiten kommen unsere Mitglieder etwa zu gleichen Teilen (siehe Tabelle). Zu beiden Ufern pflegen wir gute Beziehungen. Z.B. beteiligen wir uns an den Ferienangeboten sowohl für die Stadt Mainz als auch für un-



Stander: Segelclub Rheingau (1900), Segelclub Eich (1957), Royal Yacht-Squadron (1815), Royal Thames Yacht Club (1775), Kieler Yachtclub (1891) und Segelclub RHE (1855) v.l.n.r.

sere hessische Heimatgemeinde Gustavsburg. Auch zu den beiden zuständigen Wasserschutzpolizeirevieren haben wir besondere Beziehungen: Der hessischen stellen wir unser großes Grundstück zu besonderen Übungen zur Verfügung und mit der rheinland-pfälzischen beschenken wir zu Nikolaus traditionsgemäß Kinder auf den Kähnen der Berufsschiffahrt, weil wir uns damit bei den Schiffern für ihre Rücksichtnahme auf unsere Regatten bedanken wollen. Und weil mitfahrende Kinder von Partikulieren (Lastkähne im Familienbesitz) seltener werden, sind wir

bei der Altersgrenze nach oben großzügig. Manchmal kommt der Nikolaus im Polizeiboot auch ans Ufer zu herumspazierenden Kindern. Die bekommen dann große Augen. – Ob es einen anderen Segelclub gibt, der gute Beziehungen zu zwei Ländern mit ihrer Wasserschutzpolizei pflegt? Ich bin ziemlich sicher, darin ist unter Segelclub einmalig.

Unsere Mitglieder kommen aus einem großen Umkreis, um hier zu segeln – mit der Jolle im Hafen und auf dem Acker, mit dem Dick-schiff auf dem Rhein. Unsere Regatten finden

auf dem Süd-Nord-verlaufenden Rhein oberhalb des Ost-West-orientierten Rheingaus statt. Und in diesem Bereich sind wir primus inter pares, konkurrenzlos.

Wir haben nicht den schönen Rheingau als Revier oder den idyllischen Eicher See. Unser Hafen liegt hinter Kohlenhalden, Öltanks und Schrottverladung mitten in einem blühenden Industriehafen. Die Höhe der Masten ist nicht nur durch die Brücken über den Rhein begrenzt, sondern auch durch die Hochspannungsleitung vor der Hafeneinfahrt. Aber unser Hafen ist strömungsfrei, geschützt, modern und groß, verkehrsgünstig nah an Rhein und Main gelegen, mitten in der Route der Industriekultur. Die Mainspitze zwischen Rhein und Main und damit unser Club war Start und Ziel der Rundroute des Regionalparks Rhein/Main.

Der Schwimmsteg im Industriehafen der HTAG ist nicht weit entfernt vom Clubhaus im *Alten Fort Mainspitze*. Auch das ist ziemlich einmalig: Ein ehemaliges Reduit, die Mannschaftsunterkunft einer militärischen Befestigung als Clubhaus. Das ehemalige Fort hat übrigens nie zu militärischen Auseinandersetzungen gedient. Über die Geschichte geben andere Beiträge in dieser Festschrift Auskunft.

Das Clubhaus bietet Platz für den SCM, für die so wichtige Geselligkeit, für die Hausmeisterfamilie, für Winterlager von Dick-schiffen im Freien, für Werkstatt, Hebebock und Jollenlager. Die große Jollenwiese grenzt mit Slipanlage und Jollensteiger an ein praktisch strömungsfreies Revier, beliebt bei unseren Jollenseglern von den Jüngsten bis zu den ausgebufften Regattafreaks unter unseren Mitgliedern.

Zwar haben wir (noch?) keine Olympioniken in unseren Reihen, keine Weltmeister, aber

unsere Mitglieder bereisen die ganze Welt und sind seit fünfzig Jahren bei Regatten aktiv. Und diese Mitglieder sind in meinen Augen ein wichtiges Charakteristikum unseres SCM, wenn nicht sogar ein anderes Alleinstellungsmerkmal: Wir stammen nicht von königlichen oder kaiserlichen Marineoffizieren ab, haben keine adligen Wurzeln, sind keine Vereinigung Wohlbetuchter oder Elitärer. Die Wurzeln unseres SCM liegen in der Freude am Segeln von Familienmüttern und -vätern im Dunstkreis großer Industrie, wie MAN und Opel. Höchstes Ansehen genießt bei uns im SCM z. B. *Lothar*, der für MAN in der ganzen Welt den Bau von Schleusen, Brücken, Bühnen und dergleichen beaufsichtigte. Viele solche soliden Könner finden sich unter den Mitgliedern, Vertreter aller gängigen Berufe. Wir sind ein Spiegelbild der bürgerlichen Gesellschaft, nicht abgehoben und tragen die Nase nicht höher im Gesicht als jeder andere, der ein Hobby hat. Und wir freuen uns sehr über den Zulauf, den wir dem Jedermannsegeln, der Ferienkarte, unserer Jugendarbeit und den Ausbildungsangeboten verdanken. Wir gewinnen junge Mitglieder, Jugendliche, junge Familien, Eltern mit Kindern – der Club wächst.

Das freut mich und so wünsche ich dem SCM weiteres Wachstum und Gedeihen, noch viele weitere Jahrzehnte fröhlicher Gemeinsamkeit beim Segelsport und Feiern. Und den Lesern wünsche ich Freude an dieser Festschrift mit ihren reichhaltigen Beiträgen zu nicht alltäglichen Themen. Vielleicht fühlt sich ja der eine oder andere angeregt, selbst Mitglied zu werden oder als Gast mitzusegeln in lebendiger Kameradschaft. Jeder ist willkommen.

Ihr

Wolfgang Giere

im Dezember 2012



50 Jahre Fahrtensegeln

Ein exemplarisches Seglerleben

von Wolfgang Giere

Wozu soll dieser Artikel dienen?

Vor etwa fünfzig Jahren, als ich noch jung war, begann ich zu segeln. Die meisten alt gewordenen Segler werden Ähnliches erlebt haben wie ich. Wie es mir im Verlaufe der Jahrzehnte erging, schreibe ich auf als Beispiel, auch um immer noch vorhandene Vorurteile gegen Segler abzubauen. Seglern hängt der Geruch der Exklusivität an. Man sagt, es ist billiger, unter der Dusche Hundertmarkscheine zu zerreißen, als sich ein Segelboot zu halten. Das stimmt nicht, oder nur teilweise. Deswegen nenne ich auch die Preise meiner Boote.

Fahrtensegeln ist Camping auf dem Wasser, ein Kajütboot kann ein Wohnmobil ersetzen. Zwar ist Segeln nicht umsonst, aber es ist nicht teurer als viele andere Hobbies und – viel gesünder! Es macht Spaß, und das jedes Jahr wieder. Und weil das so ist, gehört ein solcher Artikel auch in die Festschrift zum 50-jährigen Jubiläum des Segelclubs Main Spitze, dem Segelclub mit Jollen und Kajütbooten, mit Regatta- und Fahrtenseglern, in dem ich meine Heimat gefunden habe, in dem ich immer noch und immer aufs Neue die „alten Hasen“, die Mitglieder der ersten Stunde bewundere.

Wie also kommt man zum Segeln, wie zum ersten Boot, wie zum Familienschiff, und wie kann man noch mit Altersgebrechen Freude am Schippen haben? Das soll hier geschildert werden, schmunzelnd im Rückblick und durchaus dankbar all den vielen, die mich dabei begleitet haben, insbesondere meinen Eltern, dem Freund und Partner der ersten Jolle, Bernhard Wiezorka, und meiner *Admiralität* (wie ich sie scherzhaft nenne, sie hört das nicht gern), meiner lieben Frau Elke.

Beginn im Padelboot

Vom selbstverdienten Geld als Werkstudent in der Duisburger Kupferhütte kaufte ich bei Karstadt ein Faltboot. Es war ein großer Zwei- bis Dreisitzer, 5,50 m lang, 85 cm breit, ein DDR-Fabrikat der Marke *Pouch* (siehe Abb. 1). *Pouch* ist ein Ort bei Bitterfeld. (Der Wunschtraum *Klepper Aerius* mit Kenter-schläuchen war für mich unerschwinglich.) Zum Faltboot gab es eine kleine Besegelung. Man montierte einen zusammengesteckten Mast und einen Bügel, an dem rechts und links Seitenschwerter hingen. Die waren aber so klein, dass Aufkreuzen nicht möglich war. Allenfalls konnte man die Höhe am Wind halten, keine Höhe gegen den Wind gewinnen. Aber man hatte ja Padel...

Dieses Boot lag während des Studiums in München an der Nordspitze des Starnberger Sees in Percha. Hier geriet ich mit ihm erst-

mals in Seenot: Allein unterwegs auf dem See wurde ich von einem Gewitter überrascht. Ich barg die Besegelung und paddelte gegen den Nordsturm an. Dabei riss das Ruderseil und prompt drehte sich der hochaufragende Bug (ich saß ja alleine im Boot und zwar hinten, wo die Ruderpedale sind) quer trotz heftigen Paddelns. Ich konnte das Boot mit dem Padel alleine nicht gegen die Böe halten. Also musste ich das Steuerseil flicken. Dazu blieb nur, sich längs nach hinten auf das Boot zu legen. Dabei schlug es quer und lief im heftigen Wellengang teilweise voll. Erst nach einer Stunde heftigen Kampfes gelang es mir, Percha wieder zu erreichen. Angst hatte ich, nach Süden auf den aufgewühlten, großen und weiten See zu treiben ...

1961 zum Weiterstudium zurück in Tübingen legte ich das Boot nach Überlingen am Bodensee. Das war zwar recht weit zu fahren, 110 km Landstraße, aber die Schönheit des

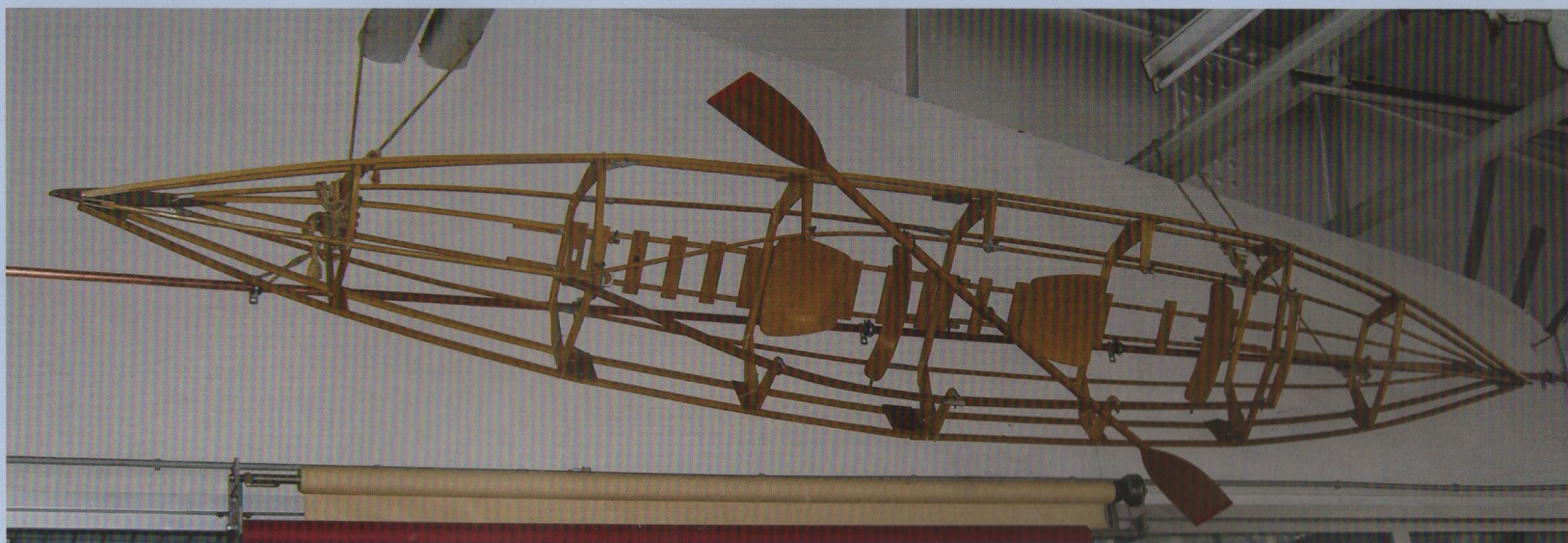


Abb. 1: Das Faltboot *Pouch RZ85 Wanderzweier* war mein erstes eigenes Boot. Ende 2012 beim Dezember-Stammtischtreffen des Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte (FITG) entdeckte ich bei einer Besichtigung der uns befreundeten Technischen Sammlung Hochhut (TSH) neu an der Decke dieses Original-*Pouch*-Gerippe. Man sieht sogar das Loch für den Steckmast. Ich werde der TSH meine noch vorhandene alte Besegelung spenden.

Reviere belohnte. Manchmal sahen wir die Sântis im Osten. Alleine im Boot war ich übrigens nicht wieder, und die Ausflüge zum See waren traumhaft schön. Nur das Segeln litt unter den Umständen: Oft nur leichte Winde, zu leicht für das nur schwer laufende Boot mit seiner weichen Haut und den winzigen Segeln. Und wenn mal Wind war, gelang es nicht, gegen ihn Höhe zu gewinnen. Regelmäßig mussten wir zum Ufer zurück paddeln. So wuchs der Wunsch nach einem echten Segelboot.

Segeln in Westfriesland

Gemeinsam charterten wir in Sneek bei Mijner de Vries ein kleines Holzkajütboot, die *Windekind*. Es war damals (1957), schon älter und der Charterpreis in der Nebensaison für uns Studenten (nach Ferienarbeit) erschwinglich. Es war schön. Reinhard Praßer war ein guter Lehrmeister. Bald jedoch konnte ich

mindestens so gut segeln wie er. Nach einer Havarie wegen unterschiedlicher Pläne und nach mehreren Missverständnissen beschlossen wir, wechselweise Kapitän zu sein, einen Tag er, einen Tag ich. Das hat in mehreren gemeinsamen Jahren gut funktioniert.

Noch oft haben wir in den folgenden Jahren beim selben Vermieter gechartert, allerdings größere Boote vom Sneekermeer-Cruiser-Typ. Den Stahlrumpf kaufte der Werftbesitzer als Kasko, baute ihn dann sehr zweckmäßig aus und vermietete das fertige Schiff. Die Flotte wuchs von Jahr zu Jahr. Auf diesen Booten segelten wir zu viert.

Als die Kinder etwas größer waren, nahmen wir das Chartern in Sneek wieder auf. Die friesischen Seenplatte sah uns praktisch jeden Sommer. Wir haben im Verlauf vieler Törns wohl alle Seen und *Randmeeren* gesehen, sind zweimal entlang der Ufer der ehemali-

gen Zuidersee im Süden bis nach Amsterdam geschippert, im Osten fast bis zur Ems, im Westen bis nach Edam, im Norden bis zum Abschlussdeich und in das Lauwersmeer.

Letzteres war ein besonderes Erlebnis: Ich hatte meinen Ältesten, vierzehn Jahre alt, und seine Freunde an Bord des gecharterten kleinen Plattbodenschiffes. Wir wollten neue Wege ausprobieren. Mit gelegtem Mast liefen wir bei recht kräftigem Südwind auf einem Kanal nach Norden Richtung Lauwersmeer. Das war eine damals neu abgedeichte Norseebucht, ehemals Lauwerszee. Der Plan war, am Ostende einzufahren, anzulegen zum Stellen des Mastes, dann am Südufer entlang bis zur Schleuse am Westufer zu segeln. Der Kanal, auf dem wir von Süden kamen, entwässerte durch eine offen stehende *Spuisluis* in das Lauwersmeer. Aber wegen des kräftigen Südwindes staute sich in der offenen Schleuse eine richtig dicke Welle. Die Kinder hatten natürlich Heidenspaß, nach kräftigem Anlauf mit Karacho den Berg hinunterzufahren. Zurück bergauf gegen den Schwell war mit unserem schwachen Diesel unmöglich. Also Mast und Segel gesetzt, mit doppeltem Reff, denn der Wind hatte weiter aufgebrist. Segeln dann in Rauschefahrt entlang der südlichen Küste so dicht wie möglich am Ufer. Windschutz bot das Schilf zwar nicht, aber es konnte sich keine hohe Düne aufbauen. Plattbodenschiffe können kentern. Der Wind kam von querab. Ich war nicht ohne Sorge und froh, als wir endlich das westliche Ufer und die Schleuseneinfahrt erreichten, das Dokkumer Diep.

Beim Anlassen des Motors brach mein Sohn den Schlüssel im Schloss ab. Was tun? Hart am Wind segelte ich so weit ins Schilfufer, wie ich

konnte und warf Anker. Die Ankerleine war vom Wind gespannt wie eine Violine und summte. Ich machte mich mit einem kleinen Taschenmesser an das Schloss. Es gelang mir, es auszubauen und den Motor kurzzuschließen. Beruhigend das Gebrummel des Diesels, problemlos die Einfahrt in die Schleuse gegen den Starkwind und – schließlich – das Anlegen im geschützten Hafen.

Am nächsten Morgen las man in der Zeitung von den massiven Verlusten und Problemen beim berühmten Fastnet-Race im Sturm: „Der schwärzeste Tag der Segelgeschichte“ heißt es rückblickend im Hamburger Abendblatt, „24 Yachten sinken in diesem Sturm, für 15 Segler kommt jede Hilfe zu spät“. Die Ausläufer dieses verheerenden Sturms hatten wir am 11. August 1979 hautnah erlebt. Ich schwor mir, mich nie wieder bei Starkwind in eine Falle zu begeben, Auslaufen bei Windstärken über sechs zu vermeiden, vor allem mit Kindern an Bord!

Zwischenspiel: Jollensegeln im Flying Junior

1966 war ich Stationsarzt in Duisburg. Ein Freund bot mir an, mit ihm gemeinsam eine Jolle zu kaufen: Typ *Flying Junior* (siehe Abb. 2). Ihm war sie für 1600 DM angeboten worden. Jeder zahlte die Hälfte. Wir wurden Mitglied in der Segelvereinigung Huckingen und segelten auf dem Rahmer Baggersee. Wir versuchten es zumindest. Die FJ ist ein sehr rankes Boot. Wie bei der Jungfernfahrt kenterten wir noch häufig – übrigens typischerweise nach Luv, also gegen den Wind, wenn der plötzlich nachließ, beispielsweise hinter einem Hindernis am Ufer des Sees. Aber schnell war die Gleitjolle! Für meinen Freund spielte das Boot eine große Rolle. Auf ihm hat er meine Kusine kennengelernt und geheiratet. Er behielt das Boot auch noch, als ich 1968 wegzog von Duisburg. Heute ist er



Abb. 2: *Flying Junior* Jolle, eine Hälfte gehörte mir. Es war nicht die hier abgebildete. Dieses Foto stammt aus dem Internet. Danke!

Ehrenmitglied der Segelvereinigung Huckingen. Die hat ihr 50-jähriges Jubiläum 2009 gefeiert.

Neue Paddelboote für die Familie

1970 wechselte ich beruflich nach Wiesbaden. Die Familie war gewachsen, vier Kinder verlangten nach Beteiligung. Etwa 1974 fiel mir eine kleine Annonce im Wiesbadener Kurier in die Hände: Der Schiersteiner Yachtclub verhöckerte gebrauchte Paddelboote. Für 120 DM erstand ich zwei schon mehrfach geflickte Paddelboote vom selben Typ wie mein eigenes (Pouch) und einen stark verschmutzten, aber hübschen Hammer-Einer. Außerdem als Zugabe einen total vergammelten Zweier aus formverleimten Sperrholz, offenbar Marke Eigenbau. Den habe ich zunächst provisorisch geflickt und auf der Lahn aus-

probiert. Aber er verlangte nach gründlicher Reparatur. Die Veranda wurde im Winter zur Werft. Sorgfältig habe ich die schadhafte, aufgeplatzten Stellen im Bootsrumpf ausgeschnitten und rechteckige Flicker aus Eichenfurnier eingepasst und eingeleimt. Das Boot ist schön geworden und lief prächtig.

Die Familie benutzte die Boote auf der Themse bei Oxford und auf einem See in Südnorwegen. Dort waren wir mehrmals. Ab dem zweiten Besuch konnten wir vom Boot aus Biber beobachten und sogar filmen, sie waren wohl zwischenzeitlich vom Norden eingewandert. Segeln konnten wir dort nicht.

Meine Kajütboote

Meine Kajütboot-Historie begann etwa 1986 und das kam so:

Erstes Kajütboot: Morgaine

Reinhard Praßer, mein schon genannter Freund seit dem ersten Semester, wohnte in Berlin. Bei einem Besuch bei ihm überraschte er mich: „Ich habe Dir übrigens ein Segelboot gekauft.“ Ungläubiges Staunen meinerseits. „Du brauchst nicht gleich zu zahlen, ich weiß ja, Du hast vier Kinder, die studieren wollen...“. Wir fuhren gemeinsam an die Havel. Dort bei der Firma Keser lag im hintersten Eck das Boot: Schlanker Rumpf, 23 Fuß lang, schmal, Löffelbug, langer Hecküberhang, Langkiel, ursprünglich Eiche auf Eiche, GFK-überzogen, Gaffelrigg mit altertümlichen Mako-Segeln. 7000 DM wollte Keser dafür haben.

Der Vorbesitzer, ein kanadischer Schreiner, hatte es umgebaut, um damit nach Hause zu segeln, über den Atlantik. Er hatte die Kajüte

verlängert, die Plicht hochgelegt, damit sie selbstlenzend wurde usw. Wir trailerten das Boot nach Lemmer am IJsselmeer und testeten es. Die Segeleigenschaften waren gut. Aber die Mahagoni-Aufbauten und Veränderungen waren, mit Verlaub, bescheuert (siehe Abb. 3 und 4).

Vom IJsselmeer kam das Boot zu meinem Freund Klaus Bandilla in die Scheune, da passte das Boot gerade hinein. Sie wurde meine Werkstatt für knapp zwei Jahre: Alle Einbauten des Kanadiers wurden herausgerissen. Übrig blieb der nackte Rumpf mit dem Original-Dach mit Wachstuchüberzug. Keine Plicht, keine Kojen, keine Kombüse, keine Abgrenzung zwischen Cockpit und Kajüte – nur gähnende Leere, formschöne allerdings. Leider war auch so mancher Rott am Holz zu beseitigen: Der Ruderkocker war durchgeros-



Abb. 3: Boot in Berlin, vom Freund für mich gekauft. Ein klassischer Langkieler.



Abb. 4: Test, gerefft, auf dem IJsselmeer

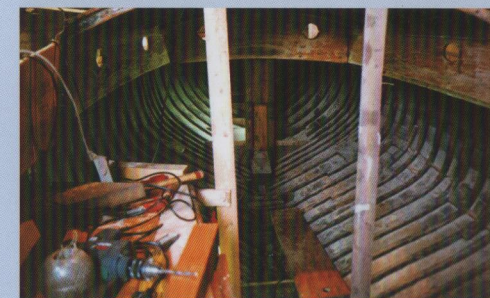


Abb. 5: Der nackte Rumpf mit Markierung des Ausstiegs aus der Kajüte in die Plicht



Abb. 6: Beim Einpassen der Plichtbänke



Abb. 7: Ausbau fortgeschritten

tet und das Kielschwein war an der Durchführung hinüber. Sorgfältig wurden faule Stellen ausgebessert (siehe Abb. 5 und 6).

Dann wurde ich zum Bootsbauer. Von einem Konstruktionspunkt aus entwarf ich die zukünftige Plicht und Kajüte. Aus Pappe entwarf ich die Einbauten. Als ich zufrieden war, erstellte ich zunächst die Unterkonstruktion aus jahrelang getrockneter Kiefer. (Damals war gerade das Etagenbett im Kinderzimmer abgebaut worden, das ich selbst vor Jahren mit massiven Vierkanthölzern gebaut hatte). Bootsbauspertholz wurde besorgt, Reste der alten Eichenplicht dienten als Rahmen für die Hinterwände der Kajüte. Ein Brückendeck wurde konstruiert, selbstgeschweißte Handläufe aus schwarz gestrichenem Stahlrohr machten sich gut auf dem Dach. Mast



Abb. 8: Nach dem Umbau auf dem Trailer, ein klassischer Nationaler Kreuzer, bereit zum Wassern

und Gaffel wurden auch noch saniert, ein schmuckes Boot entstand, getauft Morgaine, ein typischer Nationaler Kreuzer aus den 20-/30-er Jahren (siehe Abb. 7 und 8).

Im Hafen Rüdeshaim fand es vorübergehend einen Liegeplatz: Ein winziges Segelschiffchen zwischen dicken Motorbooten, das wurde nicht so gerne gesehen, war nicht zum Wohlfühlen. Aber das Revier bis hinauf nach Wiesbaden war wunderschön. Zum Saisonende ging es rheinabwärts bis zur Lahn, mit gelegtem Mast dann zum Kranen lahnaufrwärts nach Bad Ems. Von dort war es nicht weit bis zum Winterlager beim Nachbarn. Beim Bau der neuen Steganlage im Segelclub Main Spitze fand Morgaine einen Liegeplatz und ich Anschluss in einem richtigen Segelclub (siehe Abb. 9 und 10).

Viele schöne Törns haben meine Frau und ich mit Morgaine erlebt: Den Rhein hinunter bis in die vertrauten Friese Meeren zum Beispiel, die Mosel hoch bis Metz, vor allem aber 1990, im Jahr nach der Wende, dem Fall der Berliner Mauer, eine Erkundung der mecklenburgischen Seenplatte von Berlin aus. Die massiven Betonsperanlagen im Kanal waren noch vorhanden. Mutterseelenallein wurden wir auf der Havel von einer Schleuse zur nächsten weitergereicht: Untertor offen, einfahren, festmachen, steigen, Obertor auf, weiterlaufen, an der nächsten Schleuse schon erwartet. Im Kanal vor der kleinen Müritz sollten noch Panzer liegen, wurden wir gewarnt. Am Ufer boten uns russische Soldaten allerlei Gerät an, u.a. Nachtsichtgeräte. Als Karte musste ein VEB-Kanuführer reichen, mehr gab es damals nicht. Die Häfen an der



Abb. 9: Morgaine am Kran in Gustavsborg



Abb. 10: Über die Toppen geflaggt im Hafen des SCM am neuen Liegeplatz

Müritz waren wie ausgestorben. Für Wasser musste man in Röbel zwei Kilometer laufen. Aber schön war es, sehr erholsam, wenn beim Anker abends die Wildgänse zu Hunderten einflogen. Bis Plau sind wir gekommen, zurück in Rechlin hängen geblieben, weil der Außenborder havariert war (ich hatte ihn nach einem Auflaufen zu intensiv rückwärts benutzt, er hatte Luft gesaugt und war heiß geworden – mea culpa!). Für Honda waren dort keine Ersatzteile zu besorgen. Also mussten wir den Trailer von Berlin holen. Es war trotzdem einer der schönsten Törns, die wir erlebt haben (Abb. 11).

Bequemes Boot: Arcturus

Das Bootchen verkauften wir Mitte der 90-er Jahre einem jungen Bootsbauer, der sich in Morgaine verliebt hatte. Nach einigem Suchen fand ich für (damals gerade noch er-



Abb. 11: Ferienabend auf der Müritz mit Elke, meiner „Admiralität“

schwingliche) 14000 DM ein größeres in Wyk auf Föhr: Sommerfeldschale (legendär: formverleimtes Sperrholz) selbst ausgebaut zum Kielschwertboot mit bequemer Kajüte vom Eigner, einem Schiffingenieur. Der hatte mit dem Boot namens *Arcturus* (Sommerstern) die Nordsee unsicher gemacht und manche Regatta gewonnen. Es wurde ihm aber mit der heranwachsenden vierköpfigen Familie zu klein – für uns zwei Altchen war es gerade richtig. Spannend war das Abholen in Wyk auf Föhr: Gezeitennavigation. Zusammen mit unserem Jüngsten machte ich mich auf den Weg, drehte aber schon in Amrum um wegen Starkwindwarnung. Um abzuwettern, war der Hafen in Wyk wesentlich besser geeignet. Als der Sturm vorbei war, brachen wir vor Tagesanbruch um halb vier auf, um das Eider Seegatt bei Hochwasser passieren zu können. Alle Wegepunkte waren im GPS gespeichert. Hallig nach Hallig wurden passiert. Aber ausgerechnet auf dem unbetonnten Flach vor dem Eidersperrwerk versagten die eingegebenen Wegepunkte: Das GPS zeigte fast zehntausend Seemeilen bis zur nächsten Tonne. Des Rätsels Lösung: Ich hatte 54 Grad südliche statt nördliche Breite eingegeben, also einen Ort südlich der Falkland-Inseln nahe der Antarktis ...

Trotzdem kamen wir, vorbei an vielen See- hunden, heil in der Eider an. In Friedrichstadt, einem einst von Holländern erbauten Juwel, heuerte der Sohn ab und meine Frau an. Wir liefen durch Obereider, Nord-Ostsee-Kanal an Holtenau vorbei in die dänische Südsee. Der Törn endete in Schleswig an der Schlei. Dort wurde noch der Trailer angepasst mit Hilfe von Freunden und des hilfsbereiten Hafenmeisters. Dann erblickte *Arcturus* erstmals den SCM-Hafen und wurde von da ab unser Ostsee-Boot (siehe Abb. 12).

Im nächsten Jahr verlegten wir es nach Stralsund an den Hafen Nordmole. Als dort nach



Abb. 12: *Arcturus*, das größere Boot, beim Urlaubstörn auf den Boddengewässern der Ostsee.

einigen Jahren der großartige Hafenmeister durch eine unpersönliche Firma (und die blitzsauberen Sanitäreanlagen in Containern an Land durch zu kleine und lieblos gehaltene Schwimmanlagen) ersetzt wurden, sagten wir Stralsund Ade und verholten nach Wolgast zur Horn-Werft.

Insgesamt haben wir mit *Arcturus*, wenn möglich unter Segeln, das Boddenrevier vom Saaler Bodden im Westen bis zur Oder im Osten erkundet. Hiddensee und Rügen wurden umrundet, jede Bucht in Rügen und Usedom erkundet, so ziemlich alle Häfen angelaufen im Verlauf der Jahre. Nur der Sprung aus den Boddengewässern nach Bornholm – mein Wunschtraum – blieb mir versagt (siehe Abb. 13).

Abschied von der Ostsee – Jollenkreuzer Morgaine 2

Aus familiären Gründen haben wir das Segeln auf der Ostsee aufgegeben (siehe www.segelclub-mainspitze.de Fahrtenseglerberichte Läuse und Flöhe ...).

Bei der freundlichen Horn-Werft in Wolgast lagen wir einige Jahre – bis zum Verkauf von *Arcturus* an Clubmitglieder im SCM, Familie May. Jetzt liegt *Arcturus* bei uns im Hafen. Es hat ein neues Teakdeck, ist bestens gepflegt, eine Freude anzusehen und – den Berichten nach – auch eine Freude für die neuen Eigner.

Schon vorher hatte ich als Liebhaber der Sommerfeld-Schale einen gut gepflegten 20-

er Jollenkreuzer gekauft, basierend auf der formverleimten Sperrholzschale mit einem Aufbau der bekannten Jollenfirma Mader im Nierentisch-Look der frühen 60-er Jahre (siehe Abb. 14). Die schöne Maserung war an Rumpf und Aufbauten sichtbar, ein Holzboot vom Feinsten. (Für dieses bildschöne und kerngesunde Boot musste ich vor einigen Jahren 15000 Euro zahlen.) Ich habe es bisher nur auf dem Rhein und in Binnenrevieren genutzt: Vom Rhein zur Donau mit Benzin-Außenborder in drei Etappen, später mit Elektromotor den Main hinauf (beides nachzulesen unter www.segelclub-mainspitze.de bei Fahrtenseglerberichten). Das Boot ist ein Schmuckstück für den SCM, ein echter Old-

timer. Früher habe ich selbst gepflegt. Jetzt erlauben das meine gichtischen Hände nicht mehr. Aber Mogaine 2 wird liebevoll und bestens versorgt von der Kaufmann Werft auf der Maaraue. Danke!

Blauwassersegeln auf fremden Booten

Insgesamt drei ausgedehnte Blauwassertörns habe ich genossen dank befreundeter Bootseigner, zwei im westlichen Mittelmeer und einen mehrwöchigen in der Karibik und dem Golf von Mexiko. Und auch das ist, denke ich, ziemlich typisch für Segler: Mitschippem auf fremden Booten, entweder in Gruppe gechartert oder eben mit soviel Glück wie ich

als Mitsegler auf Booten von Freunden. Die Fahrtenseglerberichte auf unserer Webseite enthalten einige solche Beispiele.

Nach Menorca – mit Überraschungen

Jiri Donoval lud mich ein, mitzusegeln von Ampurias (gebaut an der Stelle des griechischen *Emporion*) an der spanischen Ostküste nördlich von Barcelona nach Menorca, der nördlichsten Baleareninsel, und zurück. Eine Woche Blauwassersegeln. Es blieb uns nichts erspart: Schnee und Graupel vor der Küste, eine Wasserhose schräg rechts voraus und nur knapp eine Seemeile entfernt vor Mallorca, ein kräftiges Gewitter auf dem Rückweg

mitten zwischen Menorca und der spanischen Küste, heftiger Sturm mit Böen bis 55 kn an der Küste am letzten Tag kurz vor dem Heimathafen. Der brillante Skipper, die Ruhe selbst, ließ nie Unsicherheit aufkommen, und so war der Törn ein Erlebnis der Extraklasse.

Nach Ibiza und Denia ohne Probleme

Wieder mit Jiri Donoval, wieder ab Ampurias, aber dieses Mal mit Ziel Denia. Dorthin sollte der Miteigner mit seinem Auto kommen und das Boot für die Rückführung übernehmen. Es war ein traumschöner Bilderbuchtörn entlang der spanischen Küste nach Süden, dann über die Naturschutz-Vulkaninsel *Columbre-*



Abb. 13: Skipper vor der Durchfahrt durch die Brücke bei Wolgast im Peenestrom



Abb. 14: Jollenkreuzer *Morgaine 2* zur Pflege vor der Haustür. Dieter Schmidt (leider inzwischen verstorben – viel zu früh) hilft. Gut sichtbar die Fenster aus der Nierentischzeit.

tes nach *Ibiza*, zurück an die Südostküste Spaniens nach *Denia*. Von dort mit dem fremden Auto zurück zu dem des Skippers am Ausgangsort. Eine begeisternd schöne Woche!

Von Puerto Rico über Hispaniola, Jamaika und Kuba nach Houston, USA

Ein Bruder meines schon mehrfach erwähnten Freundes Reinhard Praßer, von dem ich Segeln lernte und der mir das erste Kajütboot kaufte (siehe oben), ließ meinen Bruder Michael und mich mitsegeln von San Juan auf Puerto Rico bis Houston in der Galveston Bay in Texas. Dieser wochenlange Törn war der erste Hauch von Freiheit nach dem jahrzehntelangen Berufsleben. Mit Erreichen des 68. Lebensjahres ließ ich mich emeritieren. (Ich hätte noch ein Jahr länger arbeiten dürfen, wollte aber nicht.) Die erste große Unternehmung wenige Tage nach Dienstenende im frühen Frühjahr war dieser Törn vom 8. Februar bis zum 20. März 2003 mit dem Ehepaar Praßer, mit Käptn Matthias und Monika als erstem Offizier. Das war nun wirklich Blauwassersegeln mit langen Schlägen bis zu 73 Stunden am Stück, mit Wacheschieben, viel Segeln im Passat, leider auch mancher Stunde unter Motor.

Abb. 15: Nach Kuba: Karibik-Segeln im Passat



Das Schiff: Eine Halberg Rassy 43. Sie gilt als Rolls Royce der Segelboote, eine ausgewachsene Hochseeyacht mit aller verfügbaren modernen Technik ausgestattet – vom Wasserbereiter bis zum Satellitentelefon. So ein langer Törn in so schöner Gegend lässt sich schwer in wenigen Sätzen zusam-

mendrängen. Interessierte seien auf das Internet verwiesen (www.segelclub-mainspitze.de Fahrtenseglerberichte Große Antillen und Golf von Mexiko vom 8. Februar bis zum 20. März 2003). Der Bildbericht verdichtet die Erlebnisse, das komplette Tagebuch erlaubt einen lebendigen Einblick in Freuden und Leiden des Zusammenlebens auf engstem Raum über längere Zeiten. Insgesamt ist es ein Loblied auf das Fahrtensegeln (siehe Abb. 15).

Ausblick

Im Jahre 2013 feiern wir das 50-jährige Bestehen des Segelclub Mainspitze. Aus diesem Anlass wird es Vorträge über Segelerlebnisse und mit unserem Sport zusammenhängende Fragen geben, auch über die Historie der Schifffahrt in unserem Revier. Unter anderem wird angeboten, auf dem klassischen Großsegler *Anita* mitzusegeln. Das ist für Alt und Jung machbar, sofern man bereit ist, auf Luxus zu verzichten und in einer Hängematte zu schlafen, wie früher alle Matrosen. Ich selbst hoffe, das noch zu erleben.

Mit meinem eigenen Boot wird es, so Gott will, auch weitergehen: Statt meiner Frau wird mein ältester Enkel Daniel mich unterstützen. Aktuell erhält *Morgaine 2* einen neuen, etwas längeren Stummelmast mit Gaffelsegeln, weil ich mich geärgert habe, Rückenwind auf dem Main nicht ausnutzen zu können (siehe Foto im Fahrtenseglerbericht „Von der Mainspitze bis Aschaffenburg...“ unter www.segelclub-mainspitze.de) und weil ich ja jetzt eine neue Mannschaft zur Unter-

stützung habe, Enkel Daniel wie gesagt, und auch meinen Bruder Michael mit seinem Enkel Jan. Wir planen gemeinsam für nächstes Jahr die *Sauerkrauttour*: Rheinabwärts die schöne Weltkulturerbe-Mittelrheinstrecke bis Koblenz; moselaufwärts zur ältesten Stadt Deutschlands, Trier; die Saar hoch vorbei an Völklingen, wo mein Bruder Pfarrer war, und seiner berühmten Hütte, ebenfalls Weltkulturerbe; über Kanäle, viele Schleusen, einen Schrägaufzug und durch zwei Tunnels durch die Vogesen nach Straßburg, der heimlichen Hauptstadt Europas; von dort wieder zu Tal auf dem schnell strömenden Rhein zurück zum Heimathafen Gustavsburg. Mit 2,70 m langem Stummelmast und Gaffelrigg wollen wir segeln, sobald der Wind das erlaubt, sonst mit dem Elektro-Außenborder in Ruhe (das ist wörtlich zu nehmen: Kein Auspufflärm!) und stromsparend bummeln. Mehr als 8 km/h sind sowieso nicht erlaubt auf den französischen Kanälen. Geschippert wird tagsüber. Nachts im Hafen wird der Akku geladen.

Auf diese Weise wird, hoffe ich, dem Alter Rechnung getragen, ohne dass sich die Enkel-Jugend langweilen muss.

Schlussbemerkung

Soviel zu einem exemplarischen Fahrtenseglerleben. Hoffentlich konnten Sie, liebe Leserin, lieber Leser, spüren, wie schön Segeln ist, wie vielfältig, wie anstrengend, wie erholend.

Als Schlussbemerkung vielleicht noch: Auch Sie können Segeln erleben. Alle Bootsbesitzer suchen immer wieder Besatzungsmitglieder und freuen sich über Interessenten. Kommen Sie, machen Sie mit, erleben Sie Kulturlandschaften und Meer, nette Menschen und Begeisterung vom Boot aus. Sie sind herzlichst eingeladen!

Geschichte der Schifffahrt auf Rhein und Main, speziell in unserem Revier

Wolfgang Giere

Rhein und Main waren wohl schon in vorgeschichtlicher Zeit wichtige Wasserstraßen.



Grabstein des keltischen Schiffers Blussus

Die Römer gründeten Moguntiacum, heute Mainz, als wichtigen Militär- und Flottenstützpunkt (an Bedeutung nur von Köln, Xanten und Trier übertroffen). Die Lage gegenüber der Mainspitze war zur Kontrolle der Flussschifffahrt strategisch günstig. Die damals hochentwickelte Schifffahrt ist durch zahlreiche, teils spektakuläre Ausgrabungen belegt: 1981/82 wurden in Mainz bei Bauarbeiten in Rheinnähe die gut erhaltenen Überreste mehrerer Schiffe aus römischer Zeit gefunden, die sogenannten Mainzer Römerschiffe. Es handelte sich um zwei unterschiedliche Kriegsschiffstypen der spätrömischen Rheinflotte, ein großes Frachtschiff aus dem ersten Jahrhundert sowie um weitere Schiffsarten. Moguntiacum war ein wichtiger Stützpunkt der oberrheinischen Flotte. Sie schützte auch den damals schon bedeutenden Handel. Diesen belegt auch der Grabstein des Blussus, eines keltischen Schiffers, der 75 Jahre alt wurde. Der Grabstein wurde in Mainz-Weisenau gefunden und stammt etwa aus dem Jahre 50 n.Chr. Außerdem fand man Reste von zivilen und militärischen Hafenanlagen in Mainz.

Schifffahrt betrieben die Römer auch auf dem Main. Er stellte eine wichtige Verbindungs- und Grenzlinie dar und wurde von Patrouillenbooten befahren. Der Nachbau



Navis lusoria – der Nachbau eines römischen Patrouillenbootes besuchte 2007 Aschaffenburg

eines solchen Ruderschiffes, eines navis lusoria, besuchte 2007 Aschaffenburg.

Frankfurt war schon damals bedeutend als Furt über den Main. Karl der Große machte

es zum Königshof und Kongresszentrum (Synode von Frankfurt 794), sein Sohn Ludwig der Fromme wählte Frankfurt als Wohnsitz und umgab die Stadt am Main mit Mauern und Gräben. Frankfurt blieb im gesamten



Das Treideln am Rhein ist seit dem 8. Jahrhundert belegt. Treidelknechte zogen an langen Seilen, die an einem Mast am Vorschiff befestigt waren, die Schiffe stromaufwärts oder führten Zugtiere.

Mittelalter privilegiert. Friedrich II gewährte die Frankfurter Herbstmesse entsprechend dem bedeutenden Handel zu Lande und zu Wasser, 1245 wurde es Reichsstadt.

Die Frachtschiffe wurden flussaufwärts von Alters her, wohl auch bei den Römern, ge-

treidelt. Menschen, Ochsen oder Pferde zogen vom Ufer aus die Schiffe an langen Leinen gegen den Strom. Dazu gab es an den Ufern „Leinpfade“, die zum Wasser hin frei von Bäumen und Büschen waren. Der Rhein stellte eine wichtige Verbindung dar. Lediglich über den Felsriegel bei Bingen

konnten Schiffe bis zur Neuzeit nicht getreidelt werden. Sie wurden bei Lorch entladen, die Lasten wurden über den Niederwald getragen („Kaufmannsweg“) und bei Geisenheim wieder eingeladen. Erst im 17. Jahrhundert wurde, übrigens auf Veranlassung der Frankfurter Kaufleute, eine vier Meter

breite Durchfahrt in den Quarztriegel gesprengt, das „Binger Loch“.

Übrigens scheinen die Folgen dieser Erleichterung für die Rheinschifffahrt verheerend gewesen zu sein: Oberhalb der nunmehr durchlöchernten Barriere fiel das Grundwas-



Die Oscar Huber ist ein Seitenrad-Schleppdampfer, der heute als Museumsschiff im Vinckekanal in Duisburg-Ruhrort liegt. Das Schiff ist der letzte erhaltene Raddampfer auf dem Rhein.

ser, Inseln verschwanden, Wasserburgen verlandeten, die 20.000 Eichenpfähle unter dem Mainzer Dom begannen zu faulen und mussten schließlich im 20. Jahrhundert durch ein Steinfundament ersetzt werden, damit der Dom nicht einstürzte.

Ab 1830 wurde das Binger Loch auf 14 Meter verbreitert, ab 1860 kam ein zweites Fahrwasser hinzu, 1893/94 wurde auf 30 Meter verbreitert. Die Talfahrt benutzte das neue Fahrwasser, die Bergfahrt das Binger Loch bis es 1966–74 auf die heutigen 120 Meter verbreitert wurde, die für Tal- und Bergfahrt reichen. Das Fahrwasser am linken Rheinufer wurde geschlossen, damit die Gefahr durch sich kreuzenden Schiffsverkehr abgeschafft.

Das Treideln wurde nach Erfindung der Dampfmaschine rasch ersetzt: Auf dem Rhein durch Dampfschlepper, Seitenradschlepper. Am 8. Juni 1818 fuhr das erste Dampfschiff von Rotterdam nach Köln. 1845 baute Franz Haniel den Schlepper Ruhr I. Der zog vier bis sechs Kähne.

Von 1873 bis 1905 gab es auf Unter- und Mittelrhein Seilschifffahrt mit dampfgetriebenen Tauschiffen, sog. Hexen. Ein 43-mm-starkes Stahlseil im Strombett wurde vorne aufgenommen und hinten wieder in das Strombett versenkt. Dieser Form der Tauschiffahrt entspricht auf dem Main von 1886 bis 1936 die Kettenschiffahrt, bei der eine Kette auf dem Grund liegt, vorne

über den Bug aufgenommen, hinten wieder entlassen wird. Ein solches Schiff, die „Määhkuh“, das letzte seiner Art, lag – umgebaut zum schwimmenden Restaurant – noch im Aschaffener Floßhafen, als ich 2007 den Main zum ersten Mal befuhr. Erfreulicherweise konnte es vor dem Abwracken gerettet werden und wird heute zum Industriedenkmal restauriert.

Tauschiffe, die sich an Seil oder Kette gegen den Strom hochzogen, wurden rasch durch Seitenradschlepper und wenig später durch Schraubenschlepper ersetzt. Noch nach dem zweiten Weltkrieg sah man auf dem Rhein lange Schleppzüge mit bis zu acht Lastkähnen zu Berg dampfen. Ich wohnte damals

in Duisburg und habe solche Schleppzüge, wie den auf dem Foto gezeigten, selbst gesehen. In der Gebirgstrecke waren nur drei Lastkähne erlaubt, die Schleppzüge wurden in Bad Salzig geteilt. Seitenradschlepper wurden auf Ölfeuerung oder sogar auf Dieselmotoren umgerüstet, Schraubenschlepper mit Dieselmotoren lösten sie ab. Seit den fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts wurden Schlepper zunehmend durch Schubschiffe ersetzt – und durch Selbstfahrer: Die meisten Lastkähne wurden mit Dieselmotoren selbst motorisiert.

Heutzutage hat man den Eindruck, dass die Schubschiffahrt mit nicht selbst motorisierten Leichtern wieder zunimmt.



Schleppboot Unterwalden mit sieben Anhängen zu Berg in Uerdingen (1970)



Die „Määhkuh“, ein altes Kettenschiff in Aschaffenburg, wird zum Industriedenkmal restauriert.