



# Erlebnis Mytilus



Jahresbericht 2011 | 2012

# 16 Planken vom Hintern...

## Kontakt & Adressen

Mytilus – Verein zur Erhaltung und Nutzung eines historischen Segelschiffes für Pfadfindergruppen e.V.

## Vereinsadresse

Mytilus e.V. • Koppel 94, 20099 Hamburg Tel: 040 / 53 796 864  
geschaeftsstelle@mytilus.de

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

## Kontakt für Törns

Sabine Liebmann • toernplanung@mytilus.de

## Liegeplätze

Museumshafen Oevelgönne, Hamburg-Neumühlen  
Yachthafen Harburg, H. Friedemann (Winter)

## Vorstand

**1. Vorsitzender** Wolfgang Schulz (Wolle)

**2. Vorsitzende** Geesche Kieckbusch

**Kassenwart** Jan Stolzenberg (Oppa)

## Impressum

**Chefredaktion (V.i.s.d.P.)** Wolfgang Heisel (WoHei)

**Redaktion & Gestaltung** Kathrin Armbrust (Tacki), Thomas Grothkopp (Tom),  
Geesche Kieckbusch, Wolfgang Schulz (Wolle)

## Druck

Onlineprinters GmbH, Neustadt a. d. Aisch

## Fotos

Flansch, Flusa, Gerd, Joni, Jule, Jürgen, Nils Bertram, Tom,  
Timo (Karte), Volker, WoHei (Dank auch an die unbekanntenen Fotografen)

## Auflage

1.000 Exemplare • **25. Jahrgang**

Bankverbindung Mytilus e.V.

Postbank Hamburg

BLZ: 200 10020

Konto : 7104 209

Der Verein „Mytilus – Verein zur Erhaltung und Nutzung eines historischen Segelschiffes für Pfadfindergruppen e.V.“ ist wegen Förderung der Jugendpflege durch Bescheinigung des Finanzamtes Hamburg-Nord, StNr. 17/452/06022 vom 23.07.2008 als gemeinnützig anerkannt.

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.

Ausbildungstörns für Mitglieder sind kostengünstig: 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, Wachführer und 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.



Das war doch mal wieder ein bewegtes und bewegendes Mytilus-Jahr.

Zunächst der **Schreck** über das große Loch, bei dem so mancher sich Anfang April – zu Beginn der Wertzeit – gefragt haben wird, ob unser Holzkahn je wieder schwimmen wird. Ruckzuck waren nämlich 16 Planken vom Hintern unsrer dicken Dame weg. Aber wir hatten ja Bootsbauer-Profis am Werk, die bis zur letzten Sekunde daran gearbeitet haben, damit Mytilus Anfang Mai wieder zu Wasser gelassen werden konnte.

Die **Trauer** über die Nachricht vom Tod von Rainer Günther. Aus der Restaurierungsphase (1989 bis 1996) ist Rainer nicht wegzudenken. Ich habe mir die drei Ordner, die uns sein Sohn überlassen hat und die Rainer während seiner Zeit bei und mit Mytilus angelegt hat, mehrere Abende lang angeschaut und gestaunt, wie akribisch und mit wie viel Herzblut er diese sieben Jahre, aber auch die spätere Zeit, dokumentiert und miterlebt haben muss.

Die **Freude** an den wunderbaren Törns im Sommer in Westschweden – einem Revier, das wie für uns geschaffen ist mit seinen kleinen verträumten Buchten, Schärenankerplätzen und Kiefernwäldern.

Die **Neugierde**, wie wohl das nächste Jahr werden wird, ob alles klappt auf unserer Reise nach Estland.

Für mich geht nicht nur dieses Jahr zu Ende, sondern im März 2012 auch die Zeit im Vorstand. Ich finde, dass nach acht Jahren mal wieder jemand anderes dran ist, und hoffe, dass dieser »Jemand« genauso viel **Spaß** an dieser Aufgabe hat, wie ich es hatte.

Geesche

# Zeitraffer 2011

## Januar 2011

Am Wochenende 21. bis 23. Januar findet das erste und mit 21 Teilnehmern plus fünf Kinder gut besuchte Ausbildungswochenende auf dem Wander- vogelhof Reinstorf statt: fünf PowerPoint-Vorträge mit Isobaren, Vorliekfalten, Kummel, registrierten Nutzern, Fußpferden und fünf Mytili auf Saalfahrt in stürmischem Wetter sowie Suppe, Sang und Sauna. – Mytilus ist jetzt auf Facebook vertreten.

## Februar 2011

Es gibt jetzt 250 Aufnäher für alle Mitglieder und für engagierte Segler an Bord sowie T- und Sweat-shirts für die aktiven Vereinsmitglieder. – Auf dem Hamburger Singewettstreit am 26. Februar im Audi Max gibt es wieder einen Mytilus-Informationsstand.

## März 2011

Die Kombination eines Ausbildungstages am 5. März bei der Freiwilligen Feuerwehr in Glinde, der zahlreich genutzten Übernachtungsmöglichkeit im Pfadfinderheim „Luise“ und der Mitglieder-versammlung mit 28 Mitgliedern am Sonntag ist ein großer Erfolg.

## April 2011

In diesem Frühjahr ist der größte Arbeitseinsatz seit dem Endspurt zum Stapellauf im Jahr 1996: 16 Planken werden – teilweise oder ganz – erneuert, die Spanten null und eins werden teilweise abgefräst und neu aufgebaut. Es wird kalfatet, mit Teer gedichtet und das Schiff neu gestrichen. Konstruktionsbedingte Feuchteschäden und eine nicht ausreichende Durchlüftung der Backskisten hatten zu Schimmelbildung und Pilzbefall geführt. Die Rechnung beläuft sich auf über 19.000 € inklusive der auf vier Wochen verlängerten Liegezeit auf der Buschmann-Werft. Das Amt für Jugend gibt einen Zuschuss. – Der Gasherd und der Gas-Backofen werden ersetzt, nachdem sich die 2. Generation nicht wirklich bewährt hatte. Die Pantry-Arbeitsplatte wird ausgebaut, abgeschliffen und neu lackiert, die Gasanlage abgenommen. Außen wird das Schiff geleinölt, getonkt, mit weißer bzw. schwarzer Farbe gestrichen und mit neuem Unterwasseranstrich versehen. Auch Mast und Blöcke werden konserviert, die Wanten und Backstage gelabsalt. Es werden Seeventile ausgetauscht. Die Kiste neben dem Ofen wird mit Belüftungslöchern versehen, um Feuchtigkeit und Schimmel vorzubeugen. In der Achterkajüte gibt es eine neue Kartentisch-Kombi.

Die Bordbatterie wird erneuert. Und – das Sicherheitszertifikat wird verlängert! – Am Wochenende 30. April | 1. Mai gibt es erstmals einen Mytilus-Infostand auf dem Rheinischen Singewettstreit in St. Goar.

## Mai 2011

Der Öffentlichkeitstag ist ganz anders, da die Mytilus noch auf der Werft liegt. Auf dem Anleger Neumühlen gibt es ein kleines Empfangskomitee, etwa 10 Leute folgen der Einladung, mit dem Fahrrad vom Museumshafen durch den alten Elbtunnel an den Reiherstieg zu fahren und dort die Mytilus zu sehen – diesmal auch von unten. – Die Gästetörns zum Hafengeburtstag sind wegen der Unsicherheit, ob das Schiff wirklich fertig wird, nicht ganz ausgebucht, aber wieder ein schönes Erlebnis. – Am 19. Mai stirbt Rainer Günther im Alter von 71 Jahren. Rainer war von 1989 bis 1995 als Tischler der wichtigste Handwerker, ohne dessen Kontinuität es das Schiff heute wohl kaum geben würde. So nahmen mehrere Mitglieder an der Trauerfeier teil. – Ein einwöchiger Ausbildungstörn führt von Oevelgönne über Hanskalbsand, Helgoland, Amrum, Tönning/Eider, Büsum, Cuxhaven und zurück nach Hamburg. – Es folgt ein Törntag mit Mitarbeitern des Amtes für Jugend, die – selbstverständlich gegen Bezahlung – auf dem Schiff segeln, das sie finanziell immer einmal wieder unterstützen. Das darauf folgende Wochenende hat das Fahren bei Nacht zum Trainingsziel. In einer Zeit kurzer Nächte ein wenig sinnvolles Unterfangen.

## Juni 2011

Es folgt der Überführungstörn auf die Ostsee und die begehrte Teilnahme an der Rumregatta – Deutschlands größtem Treffen historischer Segelfahrzeuge. Wie schon im letzten Jahr konnte die Crew abends in Flensburg die 3-Liter-Rumbuddel als zweiten Preis in Empfang nehmen. – Nach dem einwöchigen Frauen-Ausbildungstörn schaffen Stammesführer des Pfadfinderbundes Nord, Hamburg, den langen Schlag nach Schweden.

## Juli 2011

In Göteborg übernimmt eine BdP-Fahrtengemeinschaft aus Wolfsburg das Schiff und übergibt es in Uddevalla an die Folgecrew – einem Pfadfinderfreundeskreis aus Berlin –, die durch das fabelhafte



westschwedisches Schärengebiet zurück nach Göteborg segelt. In den Folgewochen bleibt das Schiff zu Wochentörns in dieser anspruchsvollen Region. Es ist die Evangelische Jugend aus Stelle an Bord, anschließend die Berliner Jungenschaft Artus aus dem DPP.

## August 2011

Mädchen der Gruppe Lilaea vom PBN aus Hamburg segeln, danach die Sturmwindfahrerinnen aus Siegen und die Ubierinnen aus Köln. Vereinsmitglieder überführen im Rahmen eines Ausbildungstörns das Schiff zurück nach Deutschland. In Flensburg übernehmen dann katholische Pfadfinder der DPSG „Westwind“ aus Aachen das Schiff. Die nachfolgende Gruppe fährt nach Borgwedel an der Schleie: Schon lange gab es Fahrtgeräusche von Welle und Getriebe, deren Ursache Schrauben waren, die sich aus dem Motor- und Getriebefundament gelöst hatten. Die Marina Schrader, die vor fünf Jahren die





Vereinsmitglieder übergibt, die die Mytilus nach Harburg überführen. – Im Oktober wird noch eine Öl-Undichtigkeit an zwei flexiblen Schläuchen ebenfalls von der Marina Schrader behoben.

#### **November 2011**

Ein traumhaft milder Monat wird für das traditionelle Hafenanövertraining und eine Wochenendausfahrt genutzt. – Zum Herbsttreffen am Wochenende 18. bis 20. November auf der Jomsburg kommen 23 Mitglieder und vier Kinder. Es wird ein Resümée zur Saison 2011 gezogen und 2012 geplant. Schon jetzt zeichnet sich eine gute Auslastung für den kommenden Sommer ab.

#### **Dezember 2011**

Zum Winter werden nur die notwendigsten Vorbereitungen getroffen, denn am 3. Advent nimmt die Mytilus zum 2. Mal an der traditionellen Konsul-Klöben-Gedächtnisregatta auf der Elbe teil. 15 Jahre ist es her, dass sich die Mytilus-Crew wacker an dieser Winterausfahrt beteiligt hatte. – Die Bilanz des Jahres 2012 – ohne diese Regatta – beläuft sich auf 1.924 Seemeilen unter Segeln, 1.088 Seemeilen mit Maschinenkraft, zusammen 3.012 Seemeilen. In das neue Jahr geht der Verein mit 158 Mitgliedern. Nahezu 300 jugendliche und meist junge Seglerinnen und Segler, die an Bord der Mytilus viele Tage und Nächte verbracht haben, gehören ebenso zu dieser Bilanz wie die ehrenamtlichen Skipper, Wach- und Bootsleute und Vereinsmitglieder, ohne die ein solches Projekt nicht möglich wäre.

*Thomas Grothkopp (Tom)*

neue Maschine eingebaut hatte, bringt alles wieder in Ordnung. – Da das Schiff ohnehin an Land ist, wird kurzfristig von einem Kreis aktiver Mitglieder das Unterwasserschiff bearbeitet. Der Loskiel war durch Grundberührungen beschädigt und wird repariert, die Opferanoden waren aufgezehrt und werden durch größere ersetzt. Der Unterwasseranstrich wird erneuert. Der Werftaufenthalt im Frühjahr ist damit entbehrlich! – Am 10./11. September findet das Aktiventreffen bei der Waldjugend im Lopautal statt. In traumhafter Heideumgebung wird bekräftigt, dass im Jahr 2012 auf jeden Fall nach Estland gesegelt wird!

#### **Oktober 2011**

Es segeln – wie schon seit vielen Jahren – die Harselfelder Wikinger, im Anschluss der NAJU Bremen, der BdP-Stamm Graue Bären aus Oberursel und schließlich die Moormannschaft, die in Rendsburg auf halber Strecke im Nord-Ostsee-Kanal an



# Rainer Günther

Rainer Günther ist gestorben, er starb am 19. Mai 2011 mit 71 Jahren

Für viele aus dem Mytilus-Umfeld war diese Nachricht schockierend, wenn sie auch nicht überraschend kam. Wie es in solcher Situation normal ist, habe ich anschließend oft an Rainer gedacht, und mit der Zeit hat sich die Traurigkeit gelegt und Dankbarkeit für die gemeinsame Zeit an unserem Projekt hat die Oberhand gewonnen. Wenn ich an Rainer denke, fallen mir sofort die Augen ein, die mich vergnügt anblinzeln. Mehr war von seinem Gesicht fast nie zu erkennen, nur gelegentlich stach noch ein qualmender brauner Stummel aus seinem Bart hervor.

Um all jenen, die nicht das Glück hatten, Rainer kennengelernt zu haben, ein Bild zu geben, werde ich etwas weiter ausholen.

Mytilus lag auf dem Trockenen in Schnalles Hafen, der damals noch recht überschaubare Verein Mytilus hatte ABM-Stellen bewilligt bekommen und diese auch ausgeschrieben. Rainer hatte hartnäckig

in der Koppel 94 für sich geworben und den damaligen Vorstand letztlich von sich überzeugt, zumindest von einer Probezeit. Neben einer weiteren ABM-Kraft, einem ausgebildeten Bootsbauer mit großem Mund und wenig Ehrgeiz, war Rainer unser zweiter Fachmann. Als zum Tischler umgeschulter Destillateur, ohne jegliche Berufserfahrung, passte er prima zum Rest der Truppe, alles eifrige Heimwerker, wenn überhaupt. Rainers Einstieg in seine 2. Karriere war sicher nicht der Traum eines jeden Arbeitnehmers. Schnalles Hafen war mehr ein Abenteuerspielplatz für Träumer jeder Art. Die Vereinsmitglieder, willig, aber ahnungslos, passten gut dazu. Mytilus stand unter einem großen Zelt, angeflanscht zwei alte Bauwagen, einer zum Sitzen, der andere für das Werkzeug. Es waren alle erforderlichen Werkzeuge vorhanden, wenn auch veraltet, aber immerhin funktionsfähig. Der Verein Mytilus als Arbeitgeber war diskussions- und entscheidungsfreudig, jedoch in der Woche selten vor Ort. Die ABM-Kräfte waren also unbeaufsichtigt und mussten sich selbst disziplinieren, was auch gelang. Beim Arbeiten war man den herrschenden Temperaturen direkt ausgesetzt, bei manchen

Herbststürmen kam auch noch die Elbe zu Besuch. Rückblickend ist es doch erstaunlich, dass unter diesen Bedingungen überhaupt jemand bei uns angefangen hat und dass dieses ganze Projekt auch noch erfolgreich war. Aber dieser Erfolg hat auch viel mit Rainer zu tun.

Rainer war vor seiner Umschulung sowohl beruflich als auch familiär in einer Sackgasse, hatte sich zurückgezogen und dann doch noch seinen Jugendwunsch verwirklicht und war Tischler geworden. Sein Job bei Mytilus war die erste Tätigkeit als Geselle nach einer Umschulungsmaßnahme und sicher nicht das, was man sich so erträumt. Doch es dauerte nicht lange, bis unser Schiff auch sein Schiff wurde, bis der kauzige Kerl mit Vollbart und selbsttönender Brille auftaute. Immer mehr wuchs ihm Mytilus ans Herz, aus Arbeitgebern, die wir ja nun mal waren, wurden Kollegen, mit denen man Hand in Hand arbeitete. Und das erfolgreich und in angenehmer Atmosphäre. Mir hat es einfach Spaß gemacht, mit ihm zu arbeiten.

Rainer hat sich verändert in den sieben Jahren, die er bei Mytilus war. Er hat sich geöffnet und uns an seinem Leben teilhaben lassen. Rainer hat auch wieder Kontakt zu seiner Familie, seinen Söhnen und Enkelkindern gefunden. Unser Bauwagen wurde zum Kommunikationszentrum und zentralem Anlaufpunkt in Schnalles Hafen. Viele weitere Kerle, die jahrelang an gestrandeten Schiffen schraubten, haben ihre Pausen bei uns verbracht. Es wurde gefachsimpelt und gegenseitig geholfen. Und auch in diesem Kreis von Menschen fand Rainer Zuspruch und viel Anerkennung. So hat er aus seiner persönlichen Sackgasse gefunden. Hier ist aus dem engagierten Tischler Rainer der Bootsbauer geworden, der er zum Schluss war. Rainer hat sich ein enormes Wissen und Können angeeignet, aber es letztlich nur bei Mytilus eingesetzt. Er war fast die ganze Bauphase dabei, hat nach Ablauf der letzten Bewilligung für die ABM-Maßnahme noch die letzten Monate auf Honorarbasis bei uns gearbeitet und gemeinsam mit allen Beteiligten den Stapelhub gefeiert. Im Anschluss war er noch kurzzeitig bei einer großen, richtig professionellen ABM-Einrichtung leitend tätig, doch hier wurde er nicht glücklich und fand dann bis zur Rente keine weitere Stelle, die für ihn passte.



Es ist schwer vorstellbar, was aus unserem Projekt geworden wäre, wenn nicht Rainer in der Koppel erschienen wäre. Er war die zentrale Person vor Ort, wusste alles, und wenn irgendetwas fehlte, hat er es günstig beschafft. Er hat vermittelt und gefordert, gemahnt und gelobt. Rainer hat sich aber auch als Mensch unverzichtbar gemacht. Sieben Jahre Bauzeit sind eine sehr, sehr lange Zeit. Rainer hat in dieser langen Phase nie den Mut verloren und mit seinem Optimismus keine Stimmungstiefs entstehen lassen. Er hat starken Anteil daran, dass Mytilus eines der wenigen Schiffe ist, die bei Schnalle gestrandet sind, erfolgreich zu Ende gebaut wurden und schwimmend Wedel verlassen haben.

Einmal im Jahr, am 1. Mai, hat er später sein Schiff besucht, welches er nie schwimmend betreten wollte. Manchmal kam er allein, oft auch mit seiner Familie und blieb einige Stunden. Rainer hat nie offen gesagt, welche Bedeutung das Projekt Mytilus für ihn hatte, er hat sich nie in den Vordergrund gespielt und war immer bescheiden im Hintergrund geblieben. Nur wenigen war bewusst, wie glücklich ihn die Arbeit an diesem Schiff gemacht hat und wie wohl er sich bei uns, mit uns und in Schnalles Hafen gefühlt hat. Ich bin glücklich, einige Jahre mit Rainer zusammengearbeitet zu haben und ihn als Mensch kennengelernt zu haben. Die fröhlichen Augen, die mich unter der maritimen blauen Schirmmütze anblinzeln, werde ich nicht vergessen.

Jumbo



# Törn Udevalla Göteborg

Fünf Tage waren wir mit Mytilus unterwegs. Westschären, nördlich von Göteborg. Es regnete. Das Wasser tropfte auf die Fenster. Die Mannschaft war müde vom Segeln. In einer kleinen Bucht zwischen Steinen, Himmel und Wasser ankerten wir. Buganker, Heckanker, grau in grau. Fast alle gingen in die Kojen, um ein, zwei Stunden zu schlafen. Wiebke und ich pumpten das Schlauchboot auf, ruderten an Land. Dort versteckten wir das Schlauchboot zwischen zwei Felsen. Nachdem wir vom Einkaufen zurückkamen, gab es diesen Moment. Ein Gang aus Pappeln, der Blick auf die Bucht. Und dazwischen unser Schiff. Mytilus! Das Gefühl, irgendwo in der schwedischen Halbwildnis im Regen unterwegs zu sein, und zu wissen, dass man gleich wieder gemütlich in der Messe sitzen kann, um Mircos wunderbare Zimtschnecken zu genießen... Danach: Nachtwache, ein großer, weißer Mond und das Meer.

Joni



**1. Mai 2012 • ab 14h**  
Öffentlichkeitstag  
im Museumshafen  
Oevelgönne, Hamburg

weitere Informationen auf [mytilus.de](http://mytilus.de)



Ende August trafen wir uns in Göteborg, um auf der sagenumwobenen Mytilus anzuheuern und unsere ersten und zweiten seemännischen Erfahrungen zu sammeln. Unter der Obhut von Skipper Volker und seinen beiden Bootsmännern Kami und Uwe stachen wir Sonntagmorgen bei sonnigem Wetter und einer leichten Brise aus Ost in See. An Bord befanden sich weiterhin die Geschwister Nina und Ole, zwei Leichtmatrosen bayerischer Herkunft, Melli, ihres Zeichens Seesportlerin und heimliche Geliebte des Bootsmanns Kami, Flusa, zukünftige Mutter vieler kleiner Nachwuchskapitäne, die bootsbauende Landratte Armin, Chefnavigator Martin, die seekränkende Jukebox Anne und meine Wenigkeit. Die Route führte uns von Göteborg über Vinga, Anholt und andere kleine Orte in der dänischen Südsee, die wir bei völliger Dunkelheit in dermaßen wahnwitzigen Geschwindigkeiten passierten, so dass sich heute keiner mehr an ihre Namen erinnert, bis nach Flensburg. Nachdem wir uns mit einigen Boje-über-Bord-Manövern warm gefahren hatten, ging es so richtig los, wir hatten den Wind im Rücken, die Sterne über uns, Schweinswale an Back- und Steuerbord und (fast) immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel. Etwa in der Mitte unserer Reise versiegte der Wind und Skipper Volker ordnete eine ausgiebige Badespause an, um die Mannschaft bei Laune zu halten. So lianierten wir fröhlich um die Mytilus herum, hielten Ausschau nach Feuerquallen und ließen uns die Sonne auf sämtliche Körperteile scheinen. Zur Feier des Tages und gegen den drohenden Skorbut versorgte uns Smutje Uwe mit Toast Hawaii und anderen Köstlichkeiten. Mit dem auffrischenden Wind und den rollenden Wellen, die uns glücklicherweise Richtung Flensburg trieben, kehrte auch die Seekrankheit wieder zurück und ließ Teile der Mannschaft bleich an Deck herumliegen. Doch nach zwei durchfahrenen Nächten, in denen uns Kami und Martin sicher durch sämtliche Leitfeuer und flashende Tonnen navigierten, hieß es dann: Kurs auf Annis Kiosk! Es ist Land in Sicht! Also segelten wir so schnell wie wir konnten (7,8 kn) in die Flensburger Förde ein, um zum Mittagessen Hotdogs zu verspeisen. Doch wir hatten nicht mit den feindlichen

# Seeschlacht von Meierwik oder Wir spucken gegen den Wind Ausbildungstörn

Dänen gerechnet, die ihr Nationalgericht bis auf Blut verteidigen sollten. In weiser Voraussicht hatte Skipper Volker die Mannschaft bereits bei Einfahrt in die Förde angewiesen, die Munition klarzumachen und die Kanone abzustauben. Und er sollte Recht behalten. Kaum passierten wir Meierwik, griffen sie auch schon an – die bis unter die Zähne bewaffneten Dänen. In einer wendigen Rennyacht unter dem Kommando des berühmten Admiral Ølf Neubert nahmen sie uns von allen Seiten in die Zange. Trotz Einsatzes unserer Kanone mussten wir uns nach 20 Minuten Gefecht geschlagen geben. Die dänischen Haudegen stiegen auf unser Schiff über und raubten unsere goldenen Marabuschätze. Es gelang, sie nach mehreren Stunden mit Hilfe unserer Sangeskünste wieder von Bord zu vertreiben. Fröhlich fuhren wir in den Museumshafen ein und parkten direkt vor Bens Fischhütte. Nachdem die gesamte Mannschaft sich mehr oder weniger schnell vom Schweiß der vergangenen Tage befreit hatte, wurden die vor den Dänen verborgen gebliebenen Rumvorräte mit Cola, Limetten und Eis verfeinert und wir stießen auf eine wunderbare Seereise und sehr lehrreiche Woche an. Zu späterer Stunde ließ es sich auch Admiral Neubert nicht nehmen, auf einen kleinen Schluck vorbeizuschauen. Um uns endgültig zu besiegen, schleppte er uns durch die Hafenkneipen von Flensburg, wo wir alle früher oder später jämmerlich untergingen. Lang war die Reise...AHOI!

Jule

Als wir, die Segel-AG, mit 8 Leuten auf unserem Team8-Boot aus Fahrensodde losfuhren, hatten wir keine Ahnung welches Abenteuer uns erwarten sollte, wie das eben so ist vor großen Abenteuern. Einer von uns, Herr Neubert wusste es, doch er sagte es uns erst, als es schon längst kein Zurück mehr gab. Das uns eine Schlacht bevorstand, das wussten wir, aber nicht wie gut unser Gegner bewaffnet sein sollte. Sie hatten ein professionelles Geschütz, und was hatten wir? Wasserbomben und -spritzen, die man nach jedem Schuss nachladen musste. Es schien aussichtslos, vor allem, als alle Gegner uns mit Wasserbomben bewarfen und unsere 3 Kämpfer gar nicht erst zum Wurf kamen. Als unsere Wasserbomben aufgebraucht waren, mussten wir auf besagte Wasserspritzen umrüsten, was große Vorteile mit sich brachte, durch größere Reichweite zum Beispiel. Aber auch der Gegner rüstete auf und das Geschütz, eine Feuerwehr-Wasserspritze, hatte mehr Wucht als erwartet, aber wir waren im Vorteil, da wir mehr Leute waren und

unser Schiff sehr viel wendiger war. Irgendwann musste der Feind, ein alter Krabbenkutter mit »Freunden« von Herrn Neubert an Bord kapitulieren. Unsere Beute war der gesamte Schiffsvorrat, der nur noch aus einer Tafel Marabu-Schokolade aus Schweden bestand, die zuerst, weil der Wurf echt miserabel war, im Wasser landete, aber noch von uns mit einem Schokolade-über-Bord-Manöver geborgen werden konnte. Nachdem wir unseren Sieg und die (wie durch ein Wunder noch trockene) Schokolade ausgekostet hatten, gaben sie uns ein

kleines Privatkonzert, um unsren Sieg zu feiern. Danach durften 2 der tapferen Krieger auf das nun nicht mehr feindliche Schiff übersetzen und die Räumlichkeiten besichtigen. Ein wunderbares Schiff! Hoffentlich werden wir irgendwann selbst damit segeln, aber bis dahin wird es sicher noch das eine oder andere Seegefecht in Meierwik geben!

Justus Stieler & Oliver Rau  
Segel-AG des Fördergymnasium Flensburg



# Ein Loch ist im Eimer...



...und was für eines! Im Frühjahr dieses zu Ende gehenden Jahres, genauer um Ostern herum, ließ Mytilus eine an sich gute Schiffseigenschaft gänzlich vermissen, nämlich untenrum dicht zu sein – am Heck klappte ein Loch auf Breite von 16 (!) Planken. Wie kam es zu einer der aufwändigeren Erhaltungsarbeiten seit der Restauration des Schiffes und was war da los, in jenen 4 Wochen um Ostern 2011, auf der Buschmannwerft in Wilhelmsburg? Hier ist mein Bericht über diese manchmal nervenaufreibenden, arbeitsamen, aber am Ende doch schönen Tage. Angefangen hat diese Geschichte bereits während unseres Werftaufenthaltes 2010, als die Plankenen-

den, die an den Spiegel stoßen, von einem eifrigen Mytilaner (ich glaube mundila war's), als ziemlich rott erkannt wurden. Da seinerzeit keine Gelegenheit mehr bestand, sich dieser Sache vollständig anzunehmen, weil das Ende der Wertzeit bereits zum Greifen nahe war, entschlossen wir uns, die Stellen getreu dem Motto »Farbe erhält, was sonst zerfällt«, erst einmal großzügig überzutünchen. Natürlich nicht, ohne uns zuvor fachlichen Rat zu holen. Hier kam nun der Schiffsbaumeister Bernd Thal ins Spiel, der im darauffolgenden Jahr eine wesentliche Rolle bei den Arbeiten am Schiff spielen sollte.

Die Wertzeit 2011 ließ sich zunächst ziemlich routinemäßig an. Das Schiff wurde von Harburg zum Reiherstieg verholt, dort geslippt und erste Arbeiten nahmen ihren Lauf. Hervorzuheben wäre da noch die Besichtigung des Schiffes durch den Gutachter der SeeBG, Kay Becker. Mit viel Lob zum Erhaltungszustand des Schiffes verlängerte er unser Sicherheitszeugnis.

Und dann ging's los ... Bernd Thal und 2 für ihn arbeitende Bootsbaugesellen, Jo und Mike, erschienen und machten sich an die Arbeit. Zuvor handelten wir aus, dass Mytilaner bei den anstehenden Arbeiten unterstützen könnten, zum einen, um die Kosten gering zu halten, zum anderen, um zu lernen. Im Verlauf dieses Gesprächs müssen meine Arbeitsklamotten eines »fachlichen« Eindruck

hinterlassen haben – Berns Frage, welches Gewerk ich denn gelernt habe und was ich könne, konnte ich leider nur mit der Bemerkung: »Nix – ich bin Beamter«, quittieren ...

Aus den zunächst angenommenen 5 Planken, die am achteren Ende rott waren und ausgetauscht werden mussten, wurden am Ende sage und schreibe 16 Planken. Geringe Teile der beiden achterlichen Spanten (der Minus-Eins- und der Nullspant), sowie ein Teil des Achterstevens waren ebenfalls morsch, die untere Planke des Spiegels hatte einen quer verlaufenden Riss. Alles sah danach aus, dass das Holz von einem Pilz befallen war und die durch den Riss in der Planke des Heckspiegels eindringende Feuchtigkeit den Pilz gedeihen ließ. Der sich nun darbietende Umfang der Arbeiten war so nicht vorhersehbar gewesen und warf eine Menge grundlegender Fragen auf, die zum Teil auch kontrovers (im Forum und im Vorstand) besprochen wurden. So schien der geplante Saisonstart – wenn nicht gar der Frühsommer – angesichts der bevorstehenden Arbeiten gefährdet. Um aber keine halben Sachen zu machen, entschlossen wir uns im Vorstand dazu, in enger Absprache mit dem Schiffsbaumeister, die harte Tour zu gehen. Ziel war es, möglichst viel des pilzbefallenen Holzes abzutragen, die Feuchtigkeit aus dem Schiff zu und Mytilus dauerhaft dicht zu bekommen. Bernd und seine Gesellen prognostizierten, dass das Schiff in 2 bis 3 Wochen wieder beplankt dastünde.

Es begann eine arbeitsame Wertzeit. Es wurde Holz geliefert, Holz zugesägt, eine Dampfkiste betrieben, darin Holz gedämpft und anschließend gezwungen, unendlich viele Schraublöcher verpropt und schlussendlich kalfatert. Ganz und gar nicht nebenbei erledigten alle Sippen ihre im Winter festgelegten Arbeiten: Es wurde getonkt, gemalt, geschraubt und jede Menge elektrifiziert. Die Stimmung auf der Werft war, trotz des Schadens, den wir hatten, einfach toll. Es gab viel zu sehen, zu lernen und zu staunen. Unsere Bootsbauer erwiesen sich als Glücksgriff in handwerklicher, aber auch in menschlicher Hinsicht. Um diesen Bericht zu schreiben, nahm ich mir noch einmal das Internet-Logbuch vor und die jeweiligen Einträge ließen mich gedanklich noch einmal tiefer hineingleiten, in diese schließlich dann doch 4 Wochen dauernde Wertzeit im Frühjahr 2011.

Einige Anekdoten, die sich rund um diese Wertzeit zutragen, bleiben unerzählt. Neben einer Narbe, die eine im Krankenhaus Groß-Sand versorgte Schnittwunde hinterließ, sind sie die bleibenden Erinnerungen an diese Tage, die die Verbundenheit

mit dem Schiff, aber auch mancher Mytilaner miteinander wachsen ließ. Für mich ist hängen geblieben, dass auch der Werftaufenthalt einen durchaus mannschaftsformenden Charakter hat. Den letzten Eintrag des Forums »Werft 2011«, machte ich am



6. Mai: „Ich (...) möchte hiermit einmal ein ganz großes Dankeschön an alle Bootsbauer, Mitmacher, Anpacker, Mutmacher, Mitdenker, Sachenmacher los werden, die mitgewirkt haben, dass das Schiff in den vergangenen 4 Wochen wieder seeklar gemacht wurde: Danke!!!

Einem Gutachten zufolge, dass Geesche bei einem Mykologen in Auftrag gab, handelt es sich bei unseren Mitbewohnern um den Hausporling und die Moderfäule. Gänzlich aus dem Holz bekommen wir sie wohl nicht, die Sporen können Jahre überdauern. Wir werden damit leben und stets ein Auge darauf haben müssen – also, seid nett zu ihnen, aber gebt ihnen nichts zu trinken ...

wolle



# Auf nach Estland – unser baltischer Sommer

Auf verschiedenen Treffen Ende 2010 wählten wir als Törnziel für 2012 Tallinn aus. Den langen Vorlauf gönnten wir uns, da es aufgrund langer, zu bewältigender Strecken über See galt, geeignete Gruppen zu keilen. Nach 5 Jahren in mittlerweile vertrauten schwedischen Gewässern stellt es eine seemännische und logistische Herausforderung dar, sich auf diese für uns unbekanntem Gewässer einzulassen. Nach einiger intensiver Vorbereitung auf Aktivtreffen, Schiffführungsratsitzungen und Ausbildungswochenenden steht unser Plan für 2012: Entgegen unserer ersten Planung entlang der polnischen Küste und dann an der Kurischen Nehrung entlang zu fahren, haben wir uns entschieden, den Weg quer über die Ostsee zu wählen. Mitte Juni werden wir die deutschen und dänischen Gewässer in Richtung Sma-land verlassen.

Über die südöstlichen Schären Schwedens um Karlskrona, wird es im Verlauf des Julis nach Gotland gehen, einer wirklichen Perle in der Ostsee. Nach einem weiteren längeren Schlag über See werden wir Ende Juli estnische Gewässer erreichen. Den August wollen wir dann einen tollen baltischen Sommermonat in der estnischen Inselwelt um Saarema und Hiiruma, den beiden größten estnischen Inseln, verbringen. Vielleicht führen uns Abstecker auch nach Tallinn. Unser Rückweg, den wir Ende August antreten wollen, wird uns dann wieder über die südoschwedischen Schären in heimatliche Gefilde führen. Noch sind wenige Törnwochen frei, um an diesem Segel- und Fahrtenabenteuer teilzuhaben.

wolle

**Estland - Tallinn** In Bezug auf die Einwohnerzahl gehört Estland zu den kleinsten Ländern der Erde. Auf einer Fläche, die nur knapp kleiner als Niedersachsen ist, wohnen ca. 1,5 Mio Menschen – davon knapp 400.000 in der Hauptstadt Tallinn. Wie in anderen nördlichen Ländern ist auch in Estland der Unterschied zwischen den Jahreszeiten sehr groß, von Anfang Mai bis Mitte Juli gibt es die sogenannten „weißen Nächte“ in denen es nicht völlig dunkel wird. Das Klima in Estland ist durch den Einfluss des Atlantischen Ozeans und des Golfstroms bedeutend milder als auf dem Festland in vergleichbaren Breitengraden. (Estland liegt immerhin auf dem gleichen Breitengrad wie die Halbinsel Labrador und die Südküste Alaskas...)

Estlands Hauptstadt Tallinn zeigt sich mit einem nahezu vollständig erhaltenen mittelalterlichen Stadtbild. Wunderschöne Plätze und verwinkelte Gassen innerhalb der alten Stadtmauern führen durch die estnische Hauptstadt.

Die Esten blicken auf eine wechselvolle Geschichte zurück – einzigartig ihre Musik- und Singekultur. Das estnische Literaturmuseum verwahrt eine Sammlung von 1.300.000 Blättern mit Volksmusik. Bei einem

Besuch in Estland bietet es sich an, eines der spannenden Lieder einzuüben und die Klippe der sperrigen Sprache mit Hilfe von Einheimischen zu überwinden. Das Estnische ist eine der kleinsten Kultursprachen der Welt und gehört wie das Finnische und Ungarische zur finnougri-schen Sprachfamilie. Darin - und auch in der geografischen Nähe zu Finnland erklärt sich vielleicht auch die viel stärkere Orientierung nach „Westen“ im Verhältnis zu den anderen baltischen Ländern. Im Jahr 2011 ist Tallinn neben Turku europäische Kulturhauptstadt und feiert dies mit verschiedenen kulturellen Veranstaltungen, die vor allem das Thema „Meer“ ansprechen sollen. Als wichtige Fährstadt verbindet es Estland mit Finnland, Schweden, Russland und Dänemark. Aber auch das Hinterland verdient einen Besuch, neben Tartu – der Universitätsstadt Estlands – sind es vor allem die wunderschönen Seen und Naturschutzgebiete, die man erkunden kann. Für alle, die noch höher nach Norden hinaus wollen, kann Tallinn auch Ausgangspunkt für Fahrten nach Finnland sein.

Sabine Liebmann



# 7 Schritte zum Törn

**1.** Informationen, wer Mytilus ist, wer wie und wo auf dem Traditionsschiff segeln kann, bekommt man unter [www.mytilus.de](http://www.mytilus.de) oder [geschaeftsstelle@mytilus.de](mailto:geschaeftsstelle@mytilus.de) oder Tel. 040/53 79 68 64.

**2.** Einen ersten Eindruck von dem Schiff kann man sich auf dem Öffentlichkeitstag am 1. Mai und auf den Gästetörns zum Hamburger Hafengeburtstag im Mai machen.

**3.** Wer mit ihrer /seiner Gruppe einen Törn buchen möchte, nimmt – gern jederzeit – Kontakt mit der Törnkoordinatorin Sabine Liebmann auf: [toernplanung@mytilus.de](mailto:toernplanung@mytilus.de) und Tel. 040/22 88 68 00. Die Erstplanung für das Folgejahr erfolgt immer im November, doch auch in den Monaten danach ist es für die eine oder andere freie Woche nicht zu spät.

**4.** Die Schiffsführung übernehmen – je nach Alter und Erfahrung der Gruppe – zwei bis drei ausgebildete und erfahrene, ehrenamtlich tätige Vereinsmitglieder, so dass die Gruppe aus neun bis zehn Personen bestehen kann. Im Fokus stehen Jugendgruppen, die meisten kommen aus dem Bereich der bündischen / pfadfinderischen Jugendarbeit.

**5.** Eine angemeldete Gruppe bekommt zur Vorbereitung einen umfangreichen Vorbereitungshefter und kurz gefasste Informationen für alle Teilnehmer.

**6.** Die Törnbeiträge belaufen sich auf 1.200 € (800 €) für eine ganze Woche, 710 € (535 €) für eine Kurzwoche montags bis freitags, 440 € (320 €) für ein Wochenende und 220 € (160 €) für einen Einzeltag. Die Preise in Klammern gelten für Gruppen, bei denen mehr als die Hälfte der Teilnehmer jünger als 18 Jahre sind. Wochentörns haben Vorrang vor Wochenendtörns. Hafengebühren und Verpflegung (für diese sorgt die Gruppe) sind in den Törngebühren nicht enthalten. 1/3 der Törngebühr ist zwei Monate vor dem Törn als Anzahlung zu überweisen. Es wird empfohlen, diese Anzahlung den einzelnen Teilnehmern weiter zu belasten, um auch hier für eine Verbindlichkeit der Anmeldung zu sorgen.

**7.** Die voraussichtlichen Wechselhäfen werden frühzeitig abgesprochen, um günstige Reisekosten (DB-Sonderangebote, DB-Länder-Tickets, Billigfluglinien, Car-Sharing mit ab[zulösender Gruppe) zu ermöglichen. Wind- und Wetterlage erlauben allerdings nicht immer, einen abgesprochenen Wechselhafen zu garantieren.



