

**GREIF VON UECKERMÜNDE**

# **Bordhandbuch**

**für Fahrtenteilnehmer**



Liebe Segelfreunde,

wir freuen uns, dass ihr demnächst mit der Jugendsegelyacht ‚Greif von Ueckermünde‘ in See stechen wollt. Vielleicht seid ihr zum ersten Mal auf einem Segelschiff unterwegs oder sogar zum ersten Mal überhaupt auf einem Schiff.

Um euch das Eingewöhnen und Zurechtfinden etwas zu erleichtern, soll euch dieses Handbuch schon im Vorhinein die wichtigsten Grundlagen, die für das Bordleben von Bedeutung sind, vermitteln.

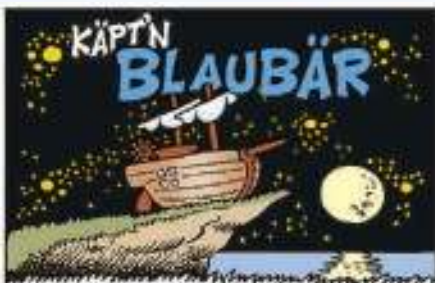
Auf See gibt es andere Verkehrszeichen als an Land, eine eigene Sprache und gerade auf einem Segelschiff gibt es unzählige Leinen, Seile und Taue für die verschiedensten Zwecke. Auf den ersten Blick ist das ganz schön verwirrend, aber das meiste werdet ihr mit der Zeit vor Ort auf dem Schiff beim Hand anlegen schon lernen. Aber wenn ihr wollt, könnt ihr euch mithilfe dieses Handbuches schon ein wenig auf den Alltag an Bord der ‚Greif von Ueckermünde‘ vorbereiten.

Das Handbuch soll euch auch helfen, beim Packen wichtige Dinge nicht zu vergessen und überflüssige Sachen lieber zu Hause zu lassen. An Bord ist es eng und wir haben nur wenig Platz für unser Gepäck zur Verfügung.

Wir wünschen euch viel Spaß beim Durchlesen und freuen uns darauf, mit euch zusammen neue Horizonte zu entdecken.

Bis bald,

*Eure Stammbesatzung*



© WDR mediatgroup GmbH

Distr. Bulis 862



# Inhalt

Die ‚Greif von Ueckermünde‘	2
Decksaufbau und Kojenplan	3
Segel, Masten und Bäume	4
Fall, Schot, Dirk und Bulle	5
Stehendes und laufendes Gut	6
Wind und segelspezifische Grundbegriffe	7
Wichtige Seezeichen	8
Steuern nach Kompass	9
Ausweichregeln	10
Ausguck	12
Eselsbrücken	13
Seemännische Grundbegriffe	14
Wichtige Knoten	16
Bordverpflegung	18
Sanitäre Anlagen	22
Packliste	23
Seekrankheit	24
Sicherheit an Bord	26
Es war einmal ...	28
Fahrtgebiet	32

# Die ‚Greif von Ueckermünde‘

Funkrufzeichen: DQJM

MMSI – Nr.: 211.149.140

## Technische Daten

- Typ: 2-Mast-Kiel-Schwert-Seekreuzer (Bermuda-Ketsch)
- Besegelung: Klüver, Focksegel, Großsegel, Besansegel (zusätzlich: Blister)
- Länge ü.A.: 19,95 m
- Breite: 4,95 m
- Tiefgang mit Schwert: 2,90 m
- Tiefgang ohne Schwert: 1,50 m
- Wasserverdrängung: 37,25 t
- Segelfläche: 150 m<sup>2</sup> (+ Blister: 150 m<sup>2</sup>)
- Maschine: Vierzylinder-Viertakt-Marinediesel Yanmar (110 PS)
- Notstromaggregat: 230 V Bordnetz

## Schlafplätze

- 12 feste Kojen für Fahrteteilnehmer/Betreuer
- 2 feste Kojen für die Stammbesatzung

## Sicherheits- und nautische Ausrüstung

- Rettungswesten und Lifebelts für jede Person
- 2 automatisch aufblasbare Rettungsflöße
- 1 Beiboot (Arbeitsboot)
- Rettungsringe (z.T. mit Nachtlicht/Markierungsboje), Rettungskragen mit Rettungsleine
- Seenotfunkbake (EPIRB)
- 2 unabhängige GPS-Kartenplotter
- Magnet- und Fluxgate Kompass
- UKW-Seefunk (DSC)
- Radar

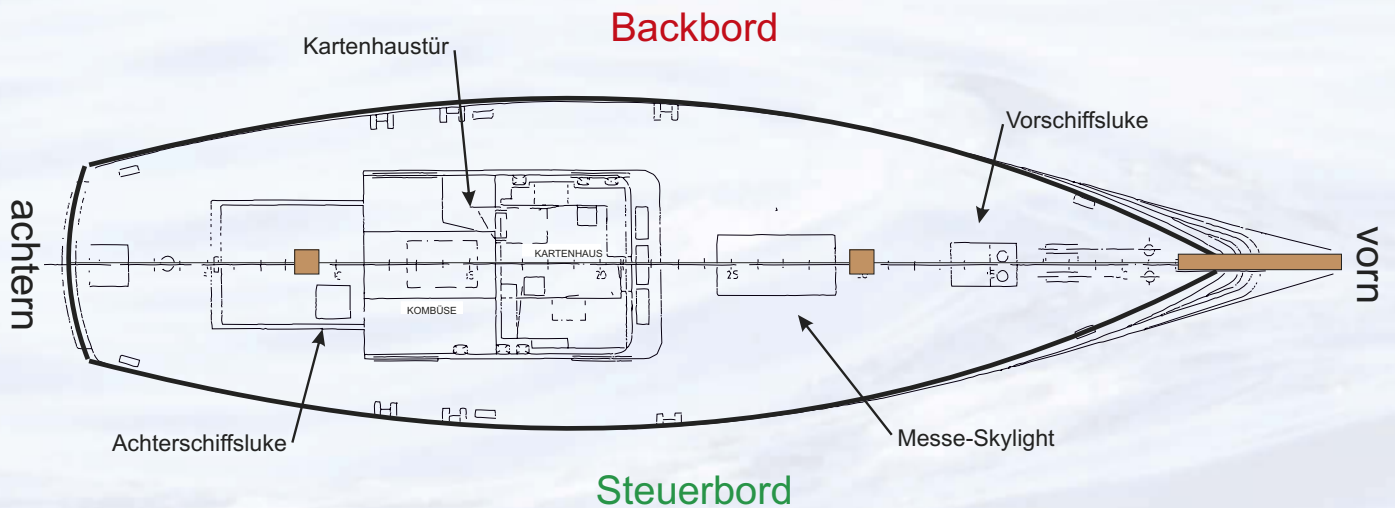
## Unterbringung und Gemeinschaftsräume

- 4 Kammern mit je 2 Kojen
- 1 Messe (Aufenthalts- und Essraum) mit 4 Kojen
- 1 Kartenhaus (Navigation und Törnplanung)
- 1 Kombüse (Schiffsküche)
- 1 WC mit Waschgelegenheit

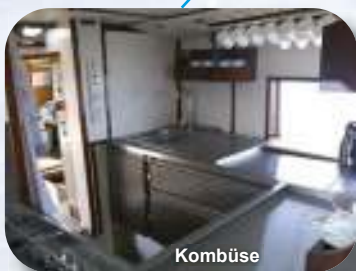
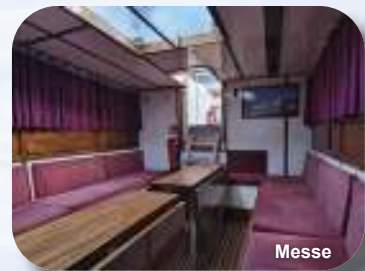
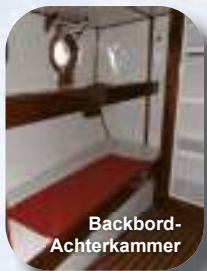
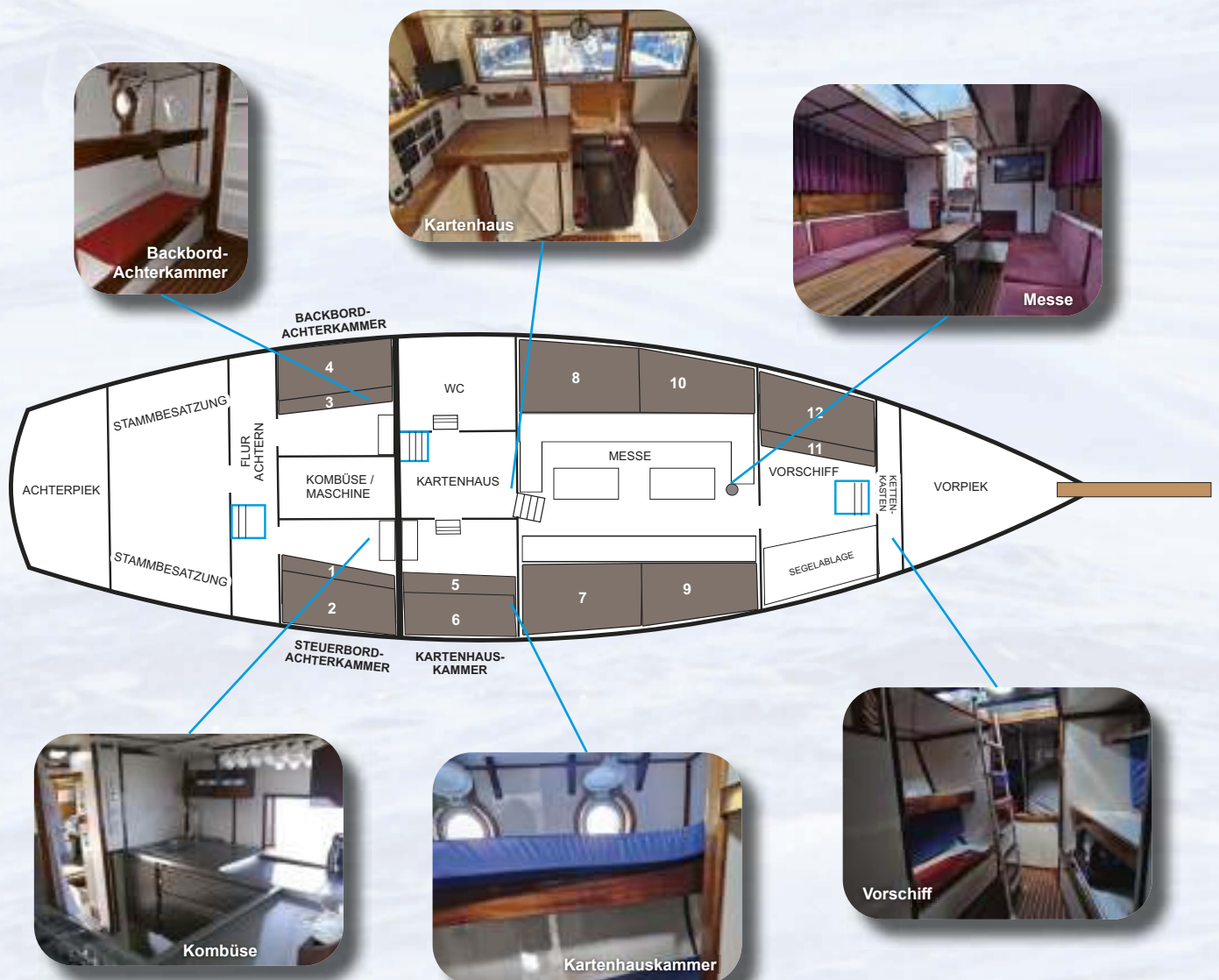
Die Kombüse ist komplett mit Spüle, Gasherd, Kühlschrank, Gefrierbox und Geschirr ausgestattet.

Die Stammbesatzung besteht aus zwei ehrenamtlichen Schiffsführern, die mit euch zusammen ihre Freizeit und ihren Urlaub teilen. Sie haben die erforderlichen nautischen Qualifikationen und sorgen für den sicheren Rahmen eines jeden Törns. Sie teilen gerne ihr Wissen und das Bordleben mit euch.

# Decksaufbau und Kojenplan



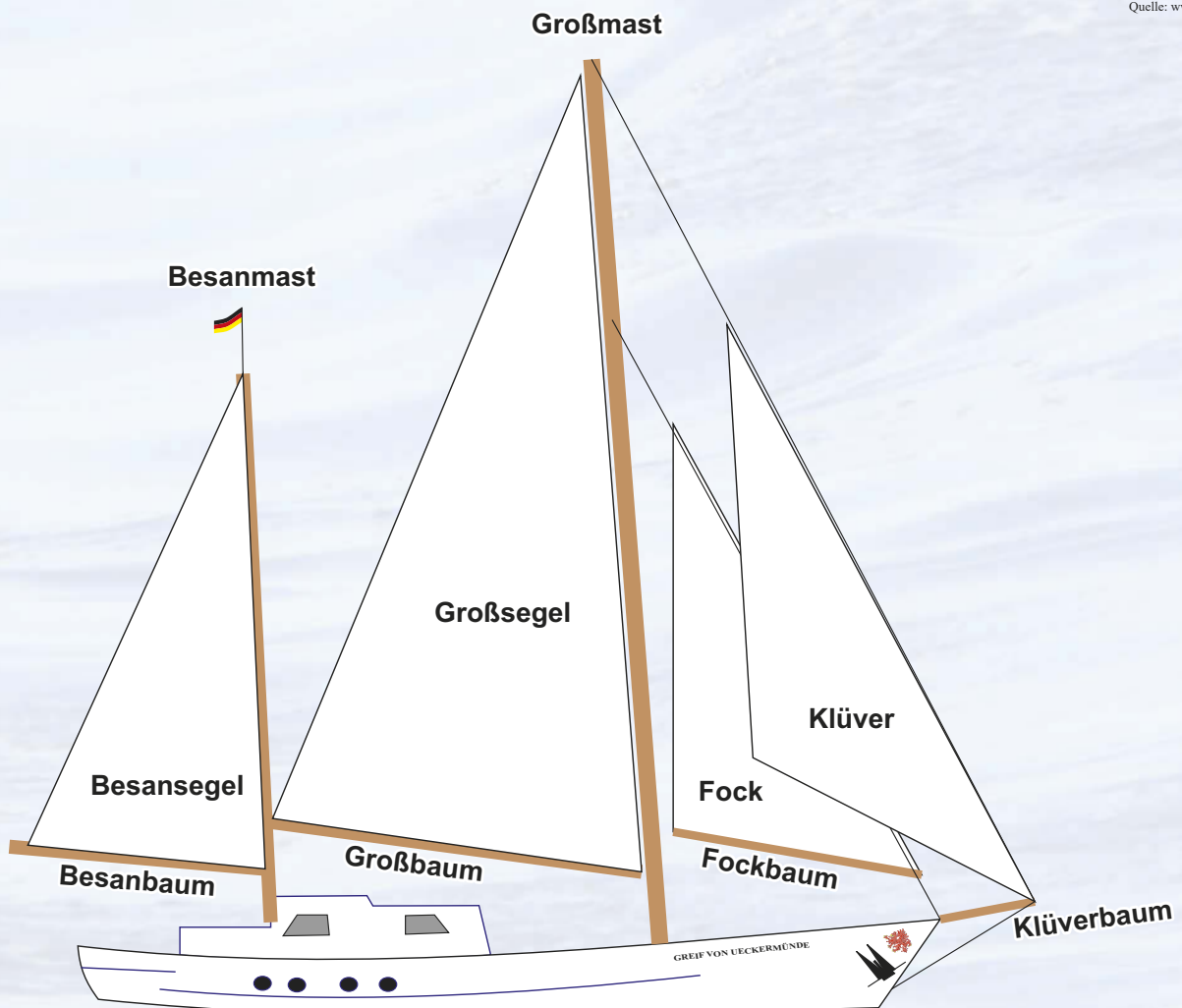
An Bord der ‚Greif von Ueckermünde‘ stehen neben den beiden Kojen für die Stammbesatzung 12 Kojenplätze für die Crew zur Verfügung. Zum Teil sind das übereinander liegende Stockbetten, aber auch mehrere Einzelkojen. Alternativ können auch die beiden breiten Sitzbänke in der Messe nachts mit als Schlafplatz verwendet werden. Die Kammer im Vorschiff ist sowohl über einen separaten Zugang vom Oberdeck als auch durch die Messe erreichbar. Die Kojen in den Achterkammern sind nur über das Achterdeck und den achteren Flur zugänglich. Zu allen anderen Kojen gelangt man durch das Kartenhaus.



# Segel, Masten und Bäume



Quelle: [www.schiffspotter.de](http://www.schiffspotter.de)



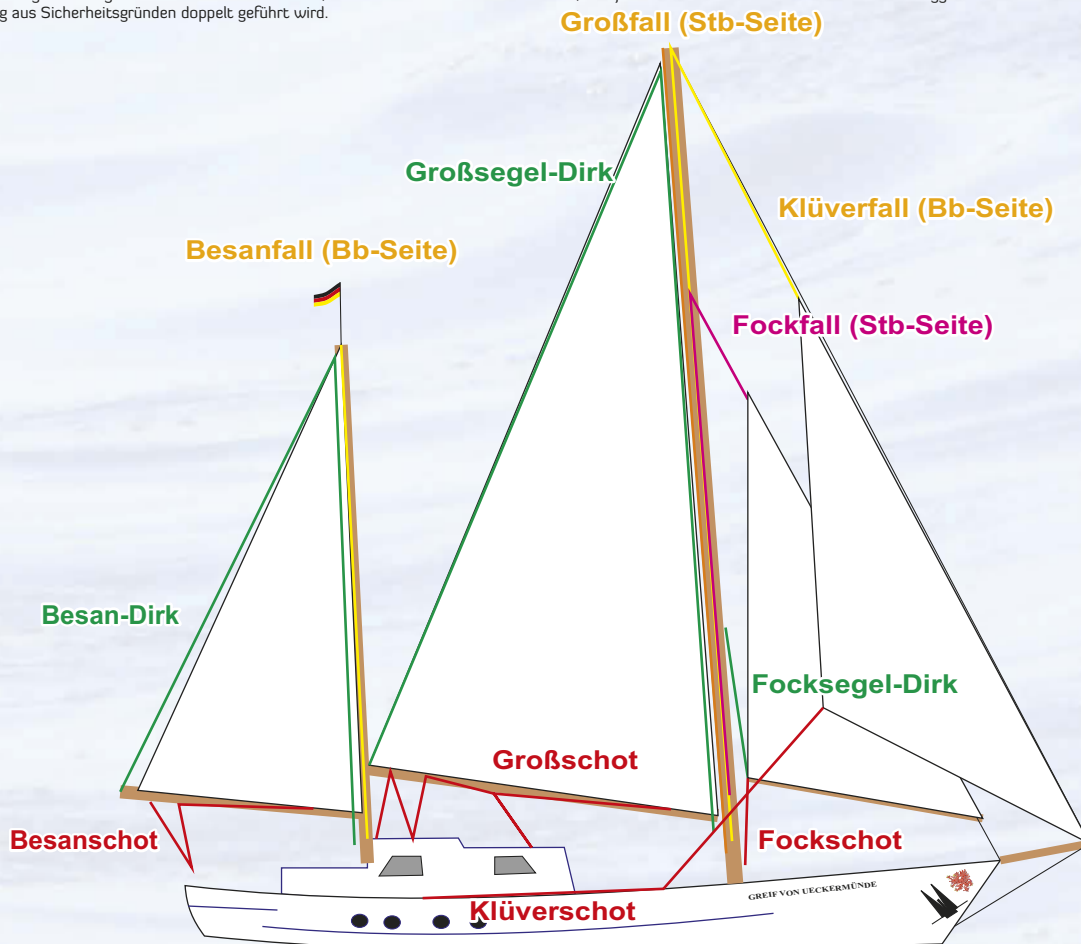
Nicht eingezeichnet ist ein separates Gennaker-Segel, dass von erfahrenen Crews zusätzlich vom Bug aus mit einem weiteren Fall am Großmast als Leichtwindsegel gesetzt werden kann.



# Stehendes und laufendes Gut




























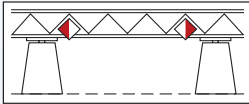
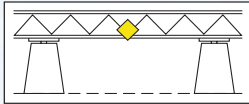
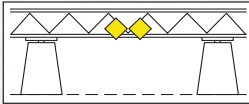
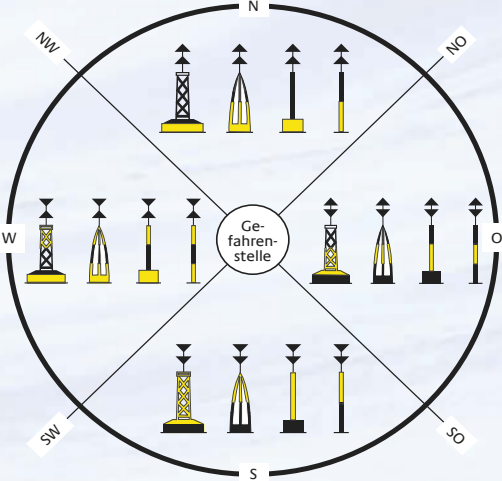

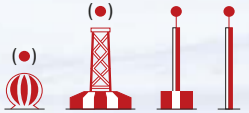

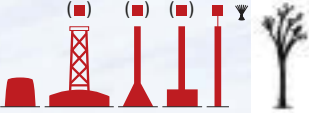

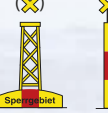





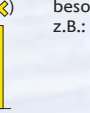
Zum stehenden Gut gehören eigentlich auch noch die Wanten, die die Masten seitlich stabilisieren, hier jedoch aus Gründen der Übersichtlichkeit weggelassen wurden. Erwähnt sei auch, dass auf der Greif das Vorstag aus Sicherheitsgründen doppelt geführt wird.





# Wichtige Seezeichen

Wichtige Sichtzeichen und Schallsignale der internationalen Kollisionsverhütungsregeln und der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (ohne die Vorschriften für den Nord-Ostsee-Kanal und sonstige örtliche Sondervorschriften)

Gebots-, Verbotsschilder									
									
Begegnungsverbot an Engstellen	Überholverbot für alle Fahrzeuge	Abstand von Tafelzeichen halten (m)	Geschwindigkeitsbeschränkung (km/h)	Höchstgeschw. 8 km/h vor Stränden	Sog u. Wellenschlag vermeiden	Schutzbedürftige Anlage	Sperrung Seeschiffahrtsstraße (Teilstrecke)	Sperrung Seeschiffahrtsstraße (Gesamte Strecke)	
									
Ankerverbot	Festmacherverbot	Liegeverbot	Fahrtrichtung einhalten	Schallsignal geben	Anhalten	Anhalten in Schleusen	Anhalten – Signal der Fahrzeuge des öffentl. Dienstes	Ende Gebots- oder Verbotsstrecke	
Warn- und Hinweiszeichen							Außergewöhnliche Schifffahrtsbehinderung		
									
Frei fahrende Fähre	Nicht frei fahrende Fähre	Wasserskilaufen im Fahrwasser erlaubt	Wassermotorfahren im Fahrwasser erlaubt	Segelsurfen im Fahrwasser erlaubt	Querströmung (2 Lichtbalken)	Außergewöhnliche Schifffahrtsbehinderung			
Feste Brücken			Schwimmende Schifffahrtszeichen						
			 <p>Nord-, Ost-, Süd-, West-Kardinal-Zeichen</p>						
Durchfahrtsverbot ausserhalb der Markierung	Durchfahrt in beiden Richtungen	Durchfahrt in einer Richtung (Gegenverkehr gesperrt)							
									
Steuerbordseite Fahrwasser (von See kommend)	Zufahrt zu Fahrwassern und Mitte von Schifffahrtswegen	Steuerbordseite des durchgehenden Fahrwassers/Backbordseite des abzweigenden oder einmündenden Fahrwassers.							Backbordseite Fahrwasser (von See kommend)
								besondere Beschriftung: z.B.: „Warn – G“, „Fischerei“ „Schütt – St“ „Kabel“ „Pipe“ „Meile“ „ODAS“	
Sperrgebiete	Fahrverbot für Maschinenfahrzeuge und Wassermotorräder	Reeden, Besondere Gebiete und Stellen	Reeden, Besondere Gebiete und Stellen	Reeden, Besondere Gebiete und Stellen	Reeden, Besondere Gebiete und Stellen	Reeden, Besondere Gebiete und Stellen	Reeden, Besondere Gebiete und Stellen		

# Steuern nach Kompass

Außerhalb des Fahrwassers muss der Rudergänger meist nach Kompass steuern. Auch wenn wir an Bord oft den digitalen Kompass benutzen, so sollte man als Rudergänger eine Vorstellung davon haben, was die Zahlen bedeuten, mit denen man dabei zu tun hat.



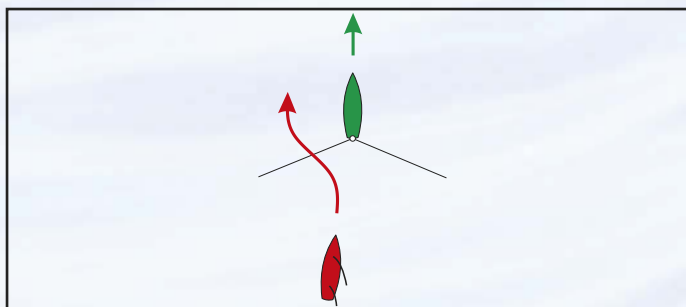
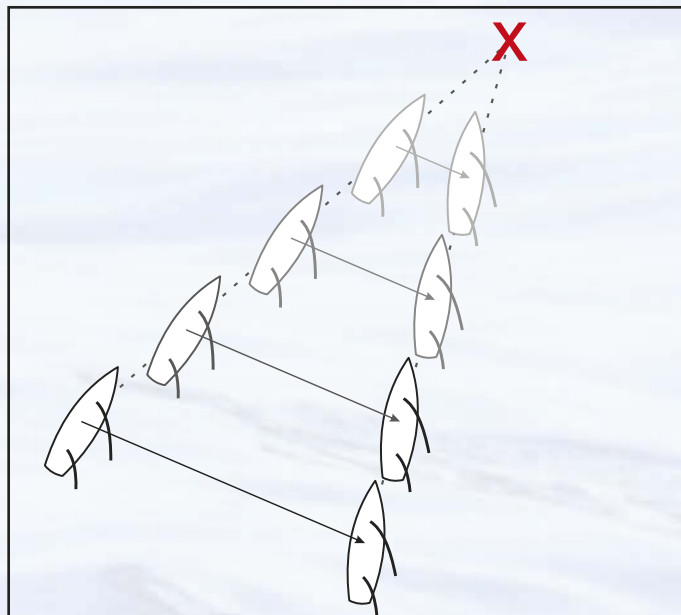
Kurs 000 Grad, bzw. 360 Grad zu steuern bedeutet entsprechend der oben abgebildeten Kompassrose, dass der Steuermann den Bug des Schiffes genau nach Norden drehen soll. 90 Grad bedeutet Osten, 45 Grad Nordosten, usw. Dazwischen gibt es noch Himmelsrichtungen wie Nord-Nordost oder Ost-Nordost. Nun könnt ihr vielleicht selbst einmal überlegen, welcher genauen Gradzahl z.B. der Kurs Süd-Südost entspricht<sup>1</sup>. Eigentlich gibt es zwischen NNO (Nord-Nordost) und NO (Nordost) sogar noch einen weiteren Unterteilungsschritt, nämlich ‚Nordost zu Nord‘. Oder zwischen N und NNO liegt ‚Nord zu Ost‘. Als Gradzahl wäre das 11,25°. In der Grafik sind das die ganz kurzen Zacken mit den Strich-Ziffern, die im Abschnitt ‚Ausguck‘ näher erläutert werden.. Im digitalen Zeitalter steuern wir dann aber meist Kurs 010°. Übrigens findet man für Osten häufig auch die Abkürzung E anstelle von O. Nicht nur, weil Seefahrer international denkende Menschen sind (englisch heißt es nämlich East), sondern auch, weil das O zu leicht mit der Null verwechselt werden kann.

<sup>1</sup> 135°

# Ausweichregeln

Genau wie im Straßenverkehr, so gibt es auf See Regeln, die helfen sollen, Kollisionen zu verhüten. Häufig kann man sich dabei sogar am Straßenverkehr orientieren. Wichtig ist jedoch für den Ausguck oder Rudergänger, überhaupt erst mal eine Gefahrensituation mit einem Kollisionskurs zu erkennen.

**Feststellung eines Kollisionskurses:** Ein Fahrzeug ist auf Kollisionskurs, wenn sich bei Annäherung der Fahrzeuge die Peilung nicht, oder nur geringfügig ändert (sogenannte stehende Peilung). Zur Verhütung einer Kollision wird jeweils eines der Fahrzeuge **ausweichpflichtig** und das andere **kurshaltepflichtig**. Das kurshaltepflichtige Fahrzeug behält die Geschwindigkeit und den Kurs (Fahrtrichtung) bei, während das ausweichpflichtige Fahrzeug frühzeitig und deutlich erkennbar durch eine Änderung von Kurs oder Geschwindigkeit dem anderen Fahrzeug ausweicht.

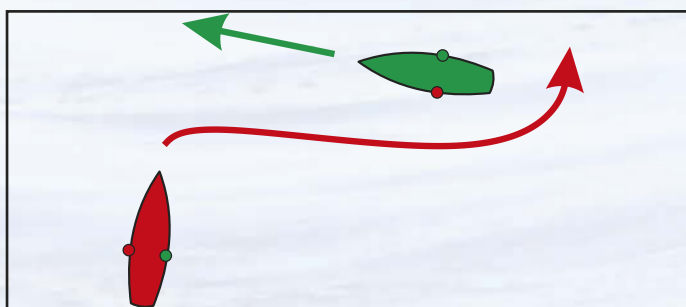


**Überholen:** Wie im Straßenverkehr muss das überholende Fahrzeug ausweichen. Die Seite ist dabei nicht vorgeschrieben (in der Binnenschiffahrt überholen jedoch segelnde Kleinfahrzeuge einander in Luv, also an der Seite, von der der Wind kommt).

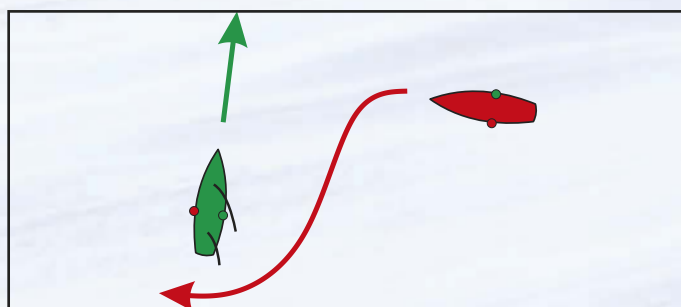


**Entgegenkommen:** Auch hier wird wie im Straßenverkehr behandelt. Jeder weicht etwas nach Steuerbord aus.

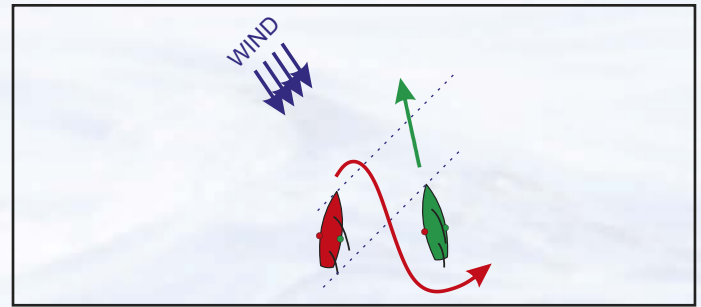
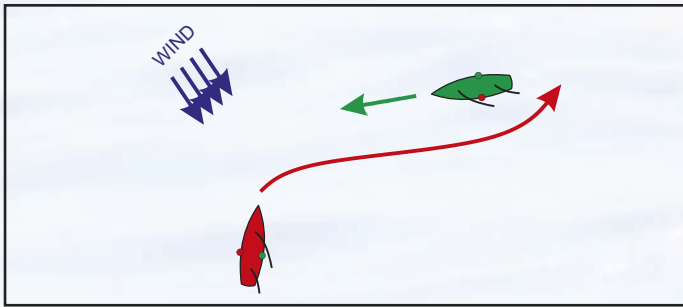
Im Fahrwasser gilt – wie auf der Strasse – das Rechtsfahrgebot. Dort wird also auch unabhängig von Wind und Besegelung immer links überholt.



**Maschinenfahrzeuge** (das sind auch Segelfahrzeuge, die unter Maschine fahren) **auf sich kreuzenden Kursen:** Ähnlich wie bei der „Rechts-vor-Links-Regel“ im Straßenverkehr hat das Boot auszuweichen, dass das andere Boot an seiner Steuerbordseite sieht.

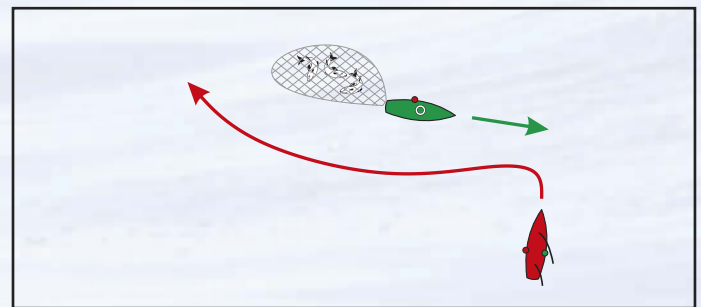
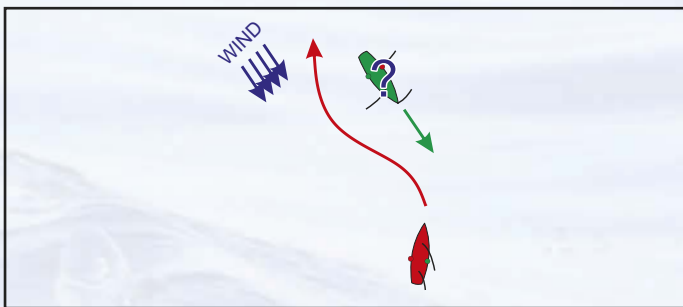


**Segelfahrzeug/Maschinenfahrzeug:** In dieser Begegnung ist unabhängig von Wind und Kursen das Fahrzeug unter Maschine ausweichpflichtig, da es wesentlich besser manövrieren kann. Ausnahmen bilden aber z.B. Maschinenfahrzeuge, die im Fahrwasser fahren oder die manövrierbehindert sind. Auch der Berufsschiffahrt versucht man in der Praxis möglichst weiträumig auszuweichen, bevor es überhaupt zu einer stehenden Peilung kommt.



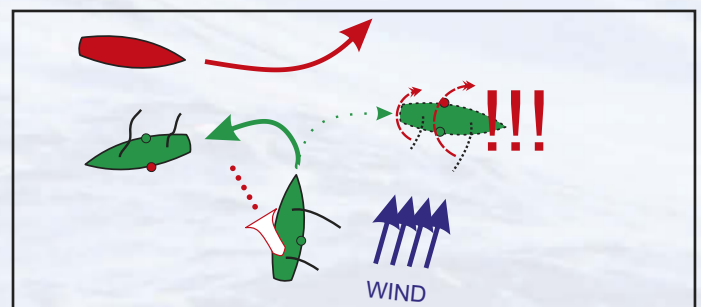
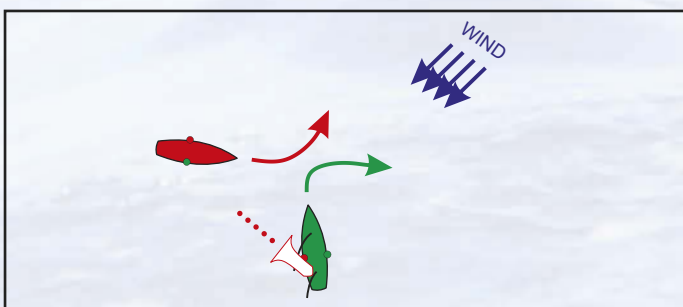
**Segelfahrzeuge untereinander:** Wenn nun beide Fahrzeuge durch Segelführung etwas in ihren Manöviereigenschaften eingeschränkt sind, wird geschaut, nach welcher Seite die Segel der Fahrzeuge stehen. Stehen sie bei einem nach Backbord (Backbordbug) und beim anderen nach Steuerbord (Steuerbordbug), so bleibt das Fahrzeug mit Wind von Steuerbord kurshaltepflichtig („Backbordbug vor Steuerbordbug“).

**Wind von gleicher Seite:** Haben beide den Wind von der gleichen Seite, so hat das Schiff, das weniger hoch am Wind steuert, es meist leichter zu manövrieren und muss ausweichen. Mit anderen Worten, das Fahrzeug, das sich näher an dem Horizontbereich befindet, aus dem der Wind kommt (das luvwärtige Fahrzeug), ist ausweichpflichtig.



**Unklare Windverhältnisse:** Ein Segelfahrzeug mit Wind von Backbord muss einem von Luv kommenden Segelfahrzeug ausweichen, wenn die Segelstellung des luvwärtigen Fahrzeugs nicht mit Sicherheit festgestellt werden kann.

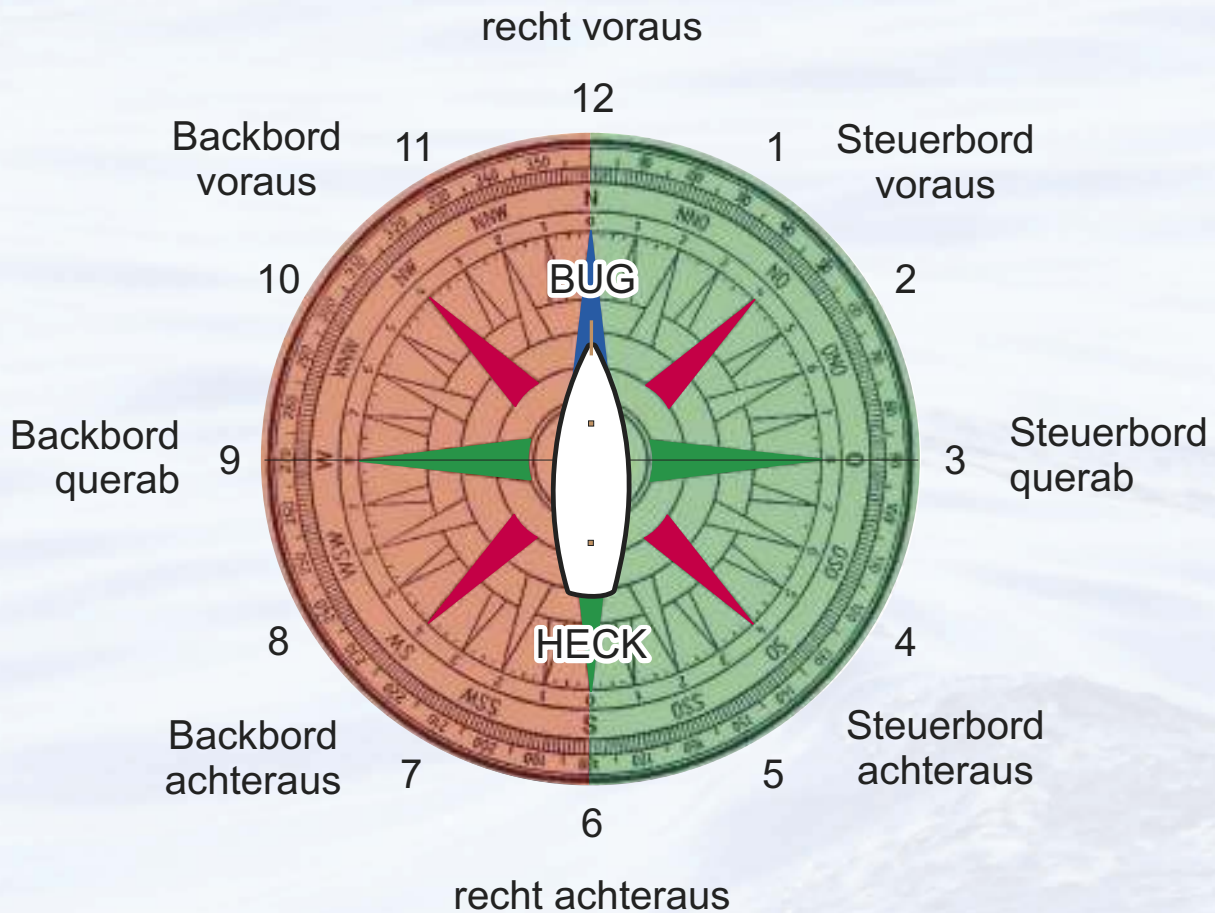
**Fischereifahrzeuge:** Manövrierbehinderten oder -unfähigen Fahrzeugen ist auszuweichen. Das gilt auch für Fahrzeuge, die mit Netzen, Leinen oder Schleppnetzen fischen. Sie sind durch entsprechende Tag- oder Nachtsignale gekennzeichnet.



**Manöver des letzten Augenblicks:** Kommt es zu einer Situation, in der der Ausweichpflichtige seiner Pflicht nicht nachkommt, so muss der Kurshaltepflichtige nach erfolgloser Abgabe eines Schallsignales (mit 5 kurzen Tönen weist er das andere Fahrzeug auf seine Ausweichpflicht hin) seinen Kurs in die Fahrtrichtung des Kollisionsgegners ändern (Parallelkurs).

**Außnahmemanöver des letzten Augenblicks:** Bestünde beim Manöver des letzten Augenblicks die Gefahr einer (unfreiwilligen) Halse, so sollte das Ausweichen in die Gegenrichtung erfolgen und nicht auf Parallelkurs zum Kollisionsgegner.

# Ausguck



Bei Bedarf wird von der Schiffsführung jemand als Ausguck eingeteilt. Er hat die Aufgabe, Steuer- mann und Schiffsführung über Fischernetze, Reusen und andere Hindernisse, sowie über Fahrzeuge auf Kollisionskurs und über schlecht sichtbare Seezeichen zu informieren. Besonders intensiv ist der Voraus-Bereich zu beobachten, der vom Steuermann schlecht eingesehen werden kann und in dem gerade im Boddenbereich häufig schlecht erkennbare Stellnetze die Kurslinie kreuzen.

Zur genauen Identifizierung ist vor allem eine präzise Richtungsangabe hilfreich. Auf oben stehender Grafik sieht man dafür 8 grobe Richtungseinteilungen (z.B. „Maschinenfahrzeug Steuerbord voraus“). Genauer lässt sich die Richtung mit Hilfe eines Uhrenzifferblattes einteilen, z.B. „Schwarz-gelbe Tonne auf 10 Uhr“. Ganz genau lässt sich die Richtung schließlich noch in Strich angeben. Diese Unterteilung kann man in der obigen Grafik auf dem ganz kleinen Zahlenring zwischen den Himmelsrichtungen und den Spitzen der Kompassrose finden. Dabei wird jeder Quadrant nochmal in Achtel unterteilt. Somit entsprechen 8 Strich an Steuerbord voraus, der 3-Uhr-Peilung und auch Steuerbord querab. Und zu guter Letzt sei noch die Möglichkeit erwähnt, den Winkel als Gradzahl anzugeben, also beispielsweise „Schwimmendes Objekt: 20 Grad an Backbord“.

Von besonderer Wichtigkeit ist die rechtzeitige Wahrnehmung und Meldung von Stellnetzen, die auf keinen Fall überfahren werden sollten. Sie sind im Normalfall mit roten Fähnchen gekennzeichnet. Zwei übereinander angebrachte rechteckige Fähnchen markieren das Ende eines Netzes. Ein weißer Schwimmer (häufig Kanister), der bei Seegang oft erst spät erkennbar ist, gibt die Richtung an, in der das Netz verläuft. Dreieckige Fähnchen kennzeichnen den Scheitelpunkt eines spitzen Winkels. Lange Netze werden oft mit „Toren“ für die Schifffahrt versehen, die frühzeitig identifiziert und angesteuert werden sollten. Schwarze Fähnchen sollten auch in ausreichendem Abstand umfahren werden. Sie markieren Angelschnüre und Aalkorbketten. Und schließlich gibt es noch Reusen, die an den dicht beieinander stehenden Pfählen erkennbar sind. Der letzte Pfahl, der sogenannte Steertpfahl sollte dabei besonders gut sichtbar mit einem Stiefel, Ball, Bäumchen o.ä. gekennzeichnet sein. Man sollte jedoch damit rechnen, dass manche Fischer auch ihre eigenen Kennzeichnungsgewohnheiten haben.

# Eselsbrücken

Zwei Dinge verwechselt man am Anfang immer wieder gerne miteinander: Backbord und Steuerbord und deren farbliche Kennung, sowie Lee und Luv. Hier ein paar Tipps, wie man sich das vielleicht einprägen kann:

## Backbord und Steuerbord:

- Auf den Drachenbooten der Wikinger befand sich das Ruder zum Steuern immer an der rechten Seite der Bordwand, wo es festgebunden wurde. Da nun der Steuermann den Blick auf das Steuerbord (rechts) hatte, befand sich hinter (back) ihm Backbord.
- Wenn ihr euch das nicht merken könnt, haut der Käpt'n euch mit seiner rechten Hand so lange eine runter, bis eure linke Wange rot zu glühen beginnt.
- „Wer die linke Backe rot geschlagen bekommen hat, bekommt von Rechts wegen grünes Licht für Steuerbefreiung.“
- **EEEE**eselsbrücke: Alle Begriffe mit einem **E** gehören zusammen: **Steuer**bord, **re**chts, **grue**n. Bei Backbord, links und rot sucht man dagegen vergeblich nach einem **E**.
- Backbord ist da, wo das Herz „backt“ (und Steuerbord: wo die Seemannsfaust zupackt).



## Lee und Luv

- „Spuckst du nach LU(V) kommt's auf dich zu, spuckst du nach LEE geht's in die See!“
- „Luv ist da, von wo die LuVt her pfeift, in Lee ist es dagegen leer und leis.“



## Lichterführung und Ausweichregeln:

- „Kommt Grün, Weiß, Rot voraus in Sicht, leg Steuerbord-Ruder, zeig rotes Licht!“
- „Wird Rot an Steuerbord gesehen, so musst Du aus dem Wege gehen!“
- „Erscheint jedoch an Backbord Grün, brauchst weiter Du dich nicht bemüh'n.“
- „In diesem Fall muss Grün sich klären und Dir aus dem Wege fahren.“
- „Grün an Grün und Rot an Rot, geht alles klar, hat keine Not.“

## Besondere Fahrzeuge:

- „Weiß über Rot - Lotsenboot“
- „Weiße Mütze, rote Nase“
- „Grün über Weiß, Fischlein beiß“
- Trawlt er? Grün heißt „Ja“, Rot heißt „Nein“

## Vorfahrt unter Segeln:

- Backbordbug vor Steuerbordbug
- Baum links bringt's
- Lee vor Luv

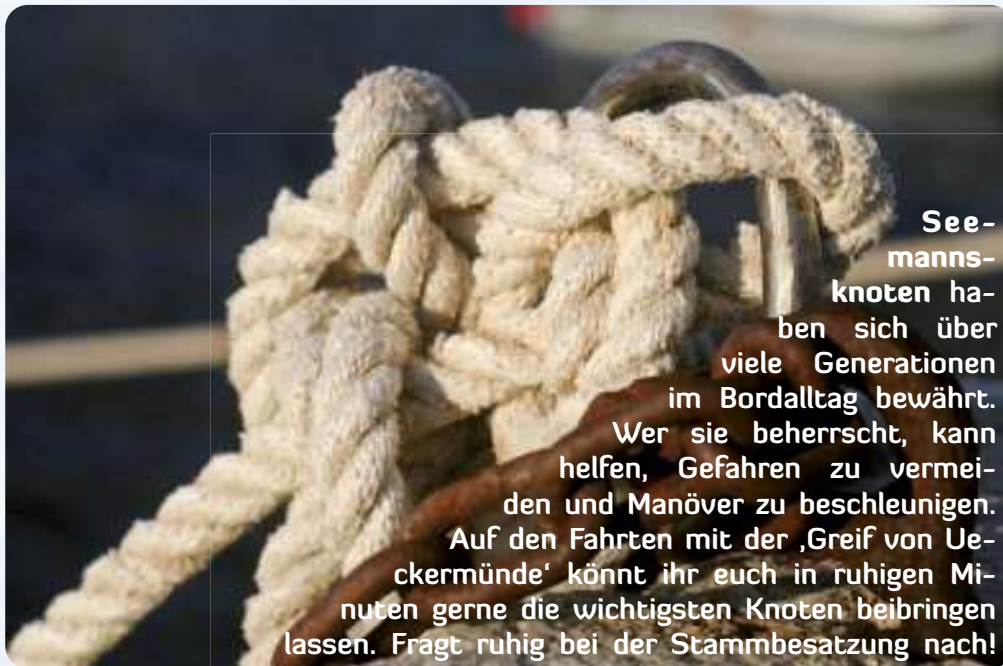


# Seemännische Grundbegriffe

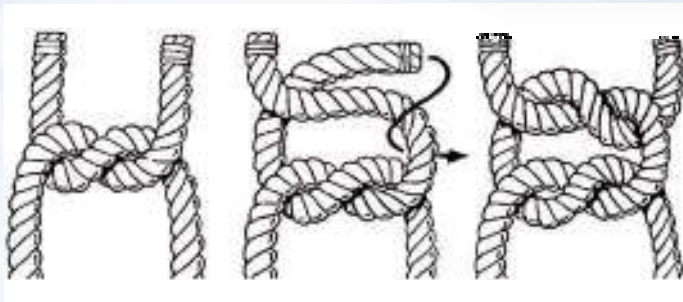
- **aufschießen/Aufschießer:** Tauwerk so zusammenlegen, dass es ohne Verknotungsgefahr wieder einsatzbereit ist. – *Außerdem:* Schiff zum Segel setzen/bergen in den Wind drehen.
- **Abdrift:** Seitliches Abtreiben durch den Einfluss von Wind und Strom.
- **abfallen:** Kurswechsel nach Lee (vom Wind wegdrehen).
- **achtern:** Hinten (heckwärts). Davon abgeleitete Begriffe wie achteraus, achterlich, Achterdeck bezeichnen hinten befindliche Dinge oder rückwärts gerichtet.
- **Achterpiek:** Stauraum hinten am Heck.
- **anluven:** Kursänderung nach Luv (an den Wind gehen).
- **aufklaren:** Aufräumen, Ordnung machen. Beim Wetter: Die Wolken verziehen sich.
- **Aufschießer:** Manöver, mit dem man ein Boot genau in den Wind dreht, um es zum Stehen zu bringen und z.B. Segel setzen oder bergen zu können (siehe auch: ‚in den Wind gehen‘).
- **auftuchen:** Ein Segel nach Gebrauch ordentlich zusammenlegen oder zusammenfalten.
- **Back:** Ein grosser, meist klappbarer Esstisch. (*Auf der Greif stehen zwei in der Messe.*)
- **Backbord:** Links, in Fahrtrichtung gesehen.
- **Backen und Banken:** Ruf zur gemeinsamen Mahlzeit, meist in der Messe.
- **Backschaft:** Tisch- und Küchendienst
- **Backskiste:** Eine von oben zu öffnende Kiste, in der Gegenstände oder Proviant verstaut werden. (*Findet man auf der Greif vor dem Kartenhaus: Backbord: Lebensmittel, Steuerbord: Heizung.*)
- **Backstagen:** Drahtseile, die die Masten von schräg hinten verspannen. (*Auf der Greif können sie mithilfe von großen Hebeln gelöst oder durchgesetzt werden.*)
- **Bändsel:** Dünne und kurze Leine zum Festzurren oder Sichern.
- **Baum:** Ein am Mast einseitig befestigtes, frei schwingendes, horizontales Längsholz, an dem die untere Kante (das sogenannte Unterliek) des Segels befestigt wird.
- **Beaufort:** Grobe Einteilung der Windgeschwindigkeit (Windstärke) in Werten von 1-12.
- **belegen:** Das fachmännische Festmachen von Leinen an einer Klampe oder einem Poller.
- **Bilge:** Die tiefste Stelle eines Bootes unterhalb der Bodenbretter, an der sich eingedrungenes Wasser sammeln kann.
- **Bilgenpumpe:** (Lenzpumpe) – Mit ihrer Hilfe kann eingedrungenes Wasser aus dem Schiff befördert werden. (*Auf der Greif befinden sich Hand-Lenzpumpen im Vorschiff und im achteren Flur, bzw. Quergang. Eine elektrische Bilgenpumpe kann vom Kartenhaus aus eingeschaltet werden.*)
- **Block:** Umlenkrolle zum Umlenken von Tauen, meist Bestandteil einer Talje.
- **Bucht:** Nicht nur eine Küsteneinstülpung, sondern auch eine U-förmige Tauwerksschleife als Basis von Knoten oder beim Aufschießen von Tauwerk (wo es genau genommen ‚Augen‘ sind).
- **Bullauge:** Rundes Schiffsfenster. (*Auf der Greif sind die Bullaugen bei Extremwetter mit Seeschlagblenden verschließbar.*)
- **dichtholen:** Die Stellung eines Segels durch Heranziehen der Schot so verändern, dass es ganz fest, „steif“ steht.
- **Dünung:** Durch die konstante Einwirkung des Windes entstandene Basis-Wellenbewegung.
- **durchsetzen:** Ein lockeres Tau oder eine lockere Leine spannen.
- **eindampfen:** Manöver zum Ablegen mit Maschinenkraft, bei dem die Spring als Hilfsmittel dient.
- **Fall:** Eine Leine, die zum Setzen von Segeln erforderlich ist. Jedes Segel hat sein eigenes Fall, z.B. Großfall, Fockfall, usw.
- **fieren:** Das langsame Nachlassen einer Leine oder Herunterlassen eines Segels.
- **Grätling:** Gitterartiger, begehbare Zwischenboden aus Metall- oder verleimten Holzstäben
- **Halse:** Wendemanöver eines Segelschiffs, mit dem das Heck durch den Wind gedreht wird. (Gegenteil von Wende).
- **holen:** Seemännischer Ausdruck für ‚ziehen‘.
- **in den Wind gehen:** Manöver, bei dem ein Segelboot mit dem Bug so gestellt wird, dass der Wind direkt von vorn kommt. Wird verwendet zum Segelsetzen und -bergen und zum Aufstoppen.
- **kentern:** Das Umkippen eines Bootes um seine Längsachse.
- **Kammern:** Räume, in denen die Schiffsbesatzung untergebracht wird.

- **Kiel:** Unterste Längsversteifung des Schiffes.
- **Klampe:** Fest verschraubter Beschlag, um z.B. eine Leine festzumachen.
- **Knoten:** Nicht nur ein Gebilde aus Tauwerk, sondern auch eine Geschwindigkeitsangabe. 1 Knoten entspricht 1 Seemeile (= 1.852 m ) pro Stunde.
- **Koje:** Schlafplatz an Bord. Eine Koje entspricht einem schmalen Bett.
- **Kombüse:** Schiffsküche
- **Kopf:** Die obere Ecke eines Segels. Dort wird das Fall angeschlagen, mit dem das Segel gesetzt wird. Die anderen Ecken heißen **Hals** (vorne) und **Schothorn** (achtern).
- **Krängung:** Neigung des Bootes zu einer Seite.
- **kreuzen:** Ein Zickzackkurs, der gefahren wird, um ein Ziel zu erreichen, das genau in Windrichtung liegt.
- **Kurs:** Die Richtung eines Schiffes, in die es gesteuert wird (Steuerkurs).
- **Lee:** Die Richtung, in die der Wind weht.
- **Landgang / Stelling / Gangway:** Laufsteg zwischen Schiff und Pier.
- **Leine:** Bezeichnung für alle Art von Tauwerk an Bord.
- **lenzen:** Wasser aus dem Boot pumpen oder schöpfen (siehe auch: ‚**Bilgenpumpe**‘).
- **Liek:** Kante eines Segels. Unsere Segel haben jeweils ein Unter-, Vor- und Achterliek.
- **Lifebelt:** Gurtgeschirr für die Sicherung gegen Überbordfallen.
- **Logbuch:** Schiffstagebuch, in dem alle nautischen und außergewöhnlichen Vorkommnisse an Bord aufgezeichnet werden. Es hat große rechtliche Bedeutung bei der Untersuchung von Unfällen!
- **Luk(e):** Verschließbare Decksöffnung.
- **Luv:** Die Richtung, aus der der Wind weht.
- **Messe:** Speise- und Aufenthaltsraum der Schiffsbesatzung.
- **Niedergang:** Steile, schmale Treppe in tiefer gelegene Bereiche des Schiffes.
- **Oberlicht:** In das Deck eingelassenes Fenster, um Tageslicht in den Schiffsraum gelangen zu lassen.
- **Patenthalse:** Unbeabsichtigte Halse (Wenden mit dem Heck durch den Wind), wobei der Baum des Schiffes unkontrolliert überschlägt. Vorsicht – große Gefahr für Schiff und Besatzung!
- **Pütz:** Bezeichnung für Eimer an Bord.
- **Ree:** Kommando des Steuermanns beim Wenden, wenn das Ruder gelegt wird.
- **reffen:** Das Verkleinern der Segelfläche bei viel Wind.
- **Reling:** Geländer an der Außenkante des Oberdecks.
- **schiften:** Das wechselseitige Übergeben der Segel ohne Kursänderung. Wird meistens beim Segeln vor dem Wind verwendet.
- **Schot:** Leine, mit der der seitliche Segelwinkel eingestellt werden kann.
- **Schott:** Wasserdichte Tür, bzw. Abtrennung.
- **Schwell:** Wellenbewegung, die in Häfen einläuft oder durch Ausläufer von Heckwellen anderer Schiffe verursacht wird.
- **Schwert:** Bewegliche Platte unter dem Kiel, die die seitliche Abdrift auf bestimmten Kursen reduzieren soll. *(Das Schwert wird auf der Greif über eine Winde im Kartenhaus bewegt.)*
- **schwojen:** Die Schiffsbewegung eines vor Anker liegenden Schiffes, verursacht durch Wind und Strömung.
- **Seemeile:** Nautisches Längenmaß. Eine Seemeile entspricht 1,852 km.
- **Steuerbord:** Rechts, in Fahrtrichtung gesehen.
- **Talje:** Flaschenzug aus mehreren Blöcken zur Reduzierung der erforderlichen Zugkraft.
- **unklar:** In Unordnung sein, nicht betriebsfertig.
- **Untiefe:** Flachwasserstelle, bei der die Gefahr des Festkommens besteht.
- **verholen:** Ein Schiff von einem Liegeplatz an einen anderen bringen.
- **Vorpiek:** Kleiner Stauraum vorne am Bug.
- **Wahrschau!** Bedeutet: Achtung, Aufpassen, Gefahr, Vorsicht!
- **Wanten:** Drahtseile, die die Masten seitlich verspannen.
- **Wunsch:** Kurbel/Winde zum leichteren Durchholen schwerer Lasten (z.B. Großfall, Anker etc.).
- **Zeising:** Kurze Leine, die zum Zusammenbinden oder Sichern von Segeln benutzt wird.

# Wichtige Knoten



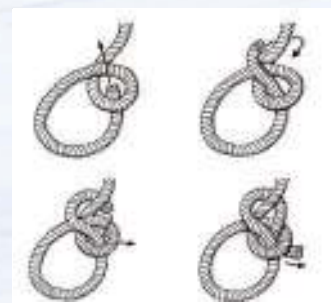
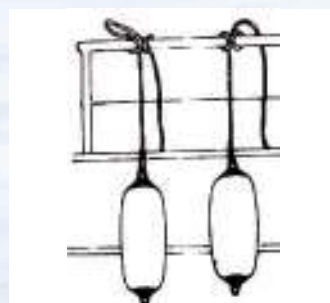
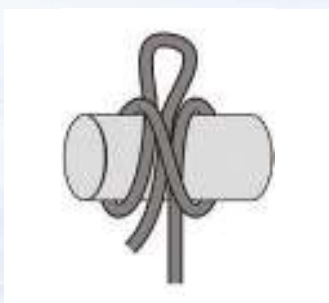
**Seemannsknoten** haben sich über viele Generationen im Bordalltag bewährt. Wer sie beherrscht, kann helfen, Gefahren zu vermeiden und Manöver zu beschleunigen. Auf den Fahrten mit der ‚Greif von Ueckermünde‘ könnt ihr euch in ruhigen Minuten gerne die wichtigsten Knoten beibringen lassen. Fragt ruhig bei der Stammbesatzung nach!



**Kreuzknoten:** Er kommt z.B. beim Zusammenlegen der Segel zum Einsatz. Damit der Wind keine Angriffsfläche bekommt werden die Segel mit sogenannten Zeisingen fest verzurrt. Der Kreuzknoten hält im Gegensatz zum haushaltsüblichen Altweiberknoten wesentlich besser und lässt sich trotzdem bei Bedarf schnell wieder öffnen.

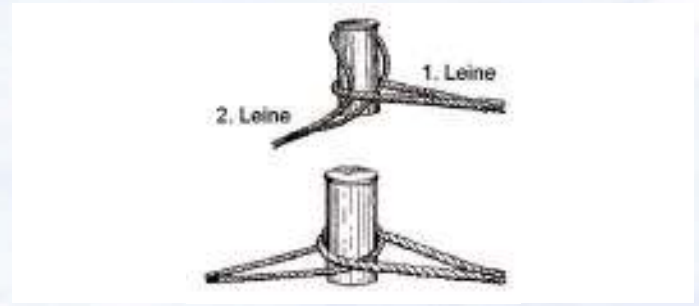


**Webeleinenstek:** Er wird gebraucht, um z.B. die Fender sicher an der Reling zu befestigen. Wenn das Anlegemanöver abgeschlossen ist, hält er den Fender trotz Schiffsbewegung an der vorgesehenen Position. Man kann ihn bei Bedarf zusätzlich durch einen halben Schlag sichern. Umgekehrt kann man das Ende auf Slip legen, um den Fender schnell wieder lösen zu können.



**Webeleinenstek auf Slip:** Oft auch als ‚Fenderknoten‘ bezeichnet. Mit einem kurzen Ruck an der Leine ist der Fender bei Bedarf im Nu gelöst und kann an eine andere Position verlagert werden.

**Palstek und doppelter Rundtörn mit zwei halben Schlägen:** Wie kann man das Schiff z.B. an einem Ring vertäuen? Mit dem Palstek (links) kann man sich ein fest stehendes Auge machen, dass sich auch gut wieder lösen lässt. Wer ihn mit geschlossenen Augen beherrscht, darf sich Seemann nennen. Alternativ kann man das Schiff mit den Rundtörns im rechten Bild vertäuen. Sie lassen sich auch mit störrischem Tauwerk gut legen.



**Webeleinenstek (Mastwurf):** Dieser bereits weiter oben erwähnte Knoten kann auch zum vertäuen des Schiffes an einem Poller benutzt werden. Dazu können schon vorher zwei identische Augen übereinander geschoben werden und das Ganze wird dann von oben über den Poller gelegt.

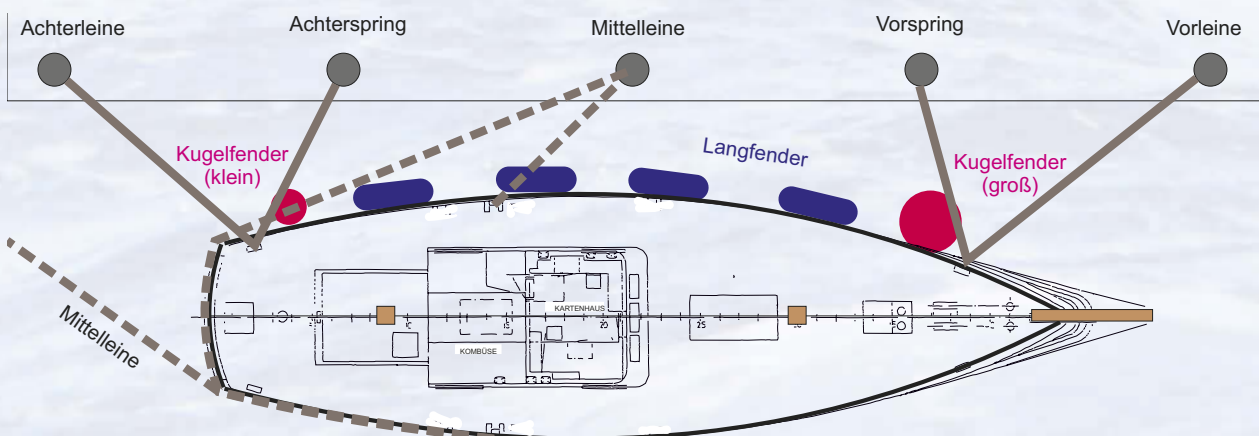
**Belegen von zwei Leinen auf einem Poller:** Wenn der favorisierte Poller bereits von einem anderen Schiff belegt ist, so möchte man auch diesem die Chance geben, wieder ablegen zu können. Wenn man das eigene Auge von unten durch das Auge der anderen Leine führt und dann erst über den Poller legt, so können beide unabhängig voneinander wieder ihre Leinen einholen.



**Belegen auf einer Klampe:** Eine Besonderheit auf unserem Traditionssegler ist das Belegen der Schoten auf den Klampen. Aus Sicherheitsgründen (schnelles Lösen) und aufgrund der Beschaffenheit unserer Klampen und Leinen machen wir **keinen** Kopfschlag über die Kreuzschläge. Das Ende wird also nicht unter der letzten Part durchgeführt, sondern lediglich noch einmal ganz um die Klampe festgezogen.

**Belegen auf dem Doppelkreuzpoller:** Auch hier wird auf den abschließenden Kopfschlag aus Sicherheitsgründen verzichtet. Wenn der Festmacher wie auf dem Foto über den Poller geführt ist, kann er auch bei schwankender Belastung nicht durchrutschen. In Verbindung mit einer hübsch anzuschauenden Schnecke kann die Leine bei Bedarf im Nu losgeworfen werden und bildet weder eine Stolperfalle noch die Gefahr zu verknoten.

**Leinenbezeichnungen:** „Spring rüber!“ kann an Bord manchmal eine ganz andere Bedeutung haben, als man landläufig denkt. Die ‚Spring‘ ist nämlich jeweils die Festmacherleine, die vom Vorschiff bzw. Achterschiff in Richtung Mittschiffs an Land verläuft. Es ist deshalb nicht verkehrt, die Namen und auch die Bedeutung der Leinen frühzeitig zu erlernen. Bei den An- und Ablegemanövern ist jeder Handgriff wichtig. Meistens wird die Greif wie auf der unten stehenden Grafik vertäut. Die Mittelleine wird oft nur als Hilfsleine während des An- oder Ablegemanövers benötigt. Sie führt immer zu einem der beiden Mittelpoller auf der Greif.



# Bordverpflegung

Wer länger auf der Greif mitgesegelt ist, kann so manche Geschichte über Pizzabackversuche (kleine Appetitbrocken – außen schwarz und innen roh), über vergebliche Suchen nach Döner-Buden oder über die vom Kombüsenboden aufgelöffelte Hühnersuppe erzählen. Da eine gutes, wärmendes Essen jedoch in der Lage sein kann, Weltuntergangsstimmung in eine positive Bordatmosphäre zu verwandeln, ist es nicht verkehrt, sich vorher ein paar Gedanken zur Essensplanung zu machen. Es gibt Gerichte, die sich für die im Vergleich zu einer Wohnungsküche relativ begrenzte Ausstattung unserer Kombüse einfach nicht eignen und schon gar nicht, wenn davon 14 Personen satt werden sollen. Der kleine Bord-Gas-Backofen ist nicht mit dem gewohnten Umluftofen daheim vergleichbar. Auch die Kühl- und Gefrierkapazitäten sind begrenzt. Deshalb wollen wir hier ein paar Hauptspeisen auflisten, die sich ganz gut an Bord bewährt haben. Schwierig ist natürlich auch das Abschätzen der richtigen Mengen für 14 Personen. Deshalb findet ihr hier exemplarisch ein paar Rezepte und auch ein Einkaufslistenbeispiel für einen einwöchigen Törn.

## Hauptgerichte:

- Spaghetti Bolognese/Carbonara
- Pellkartoffeln, Zaziki
- Burger zum Selbstbelegen
- Eintöpfe/Suppen
- Gulasch
- Schinken-Sahne-Tortellini
- Frikadellen, Bratlinge etc.
- Bratwurst + Sauerkraut
- Pfannengyros, Krautsalat, Zaziki
- Bratkartoffeln
- Rührei
- Kartoffelsalat, Würstchen
- Chili con Carne
- Risotto
- Spätzle
- Putengeschnetzeltes
- Hotdogs
- Grillen an Land

## Nachspeisen:

- Obstsalat
- Quark / Vanillejoghurt mit Früchten
- Milchreis mit Zimt + Zucker und Früchten
- Rote-Grütze mit Vanillesoße
- Kaiserschmarrn
- Apfelmus
- Honigmelone



Hier kommt ein Beispiel, wie sich eine komplette Woche auf der Greif mit Hilfe von Konservenprodukten gestalten lassen könnte:

1. Kartoffeln und Quark und Heringe  
*3 kg Kartoffeln, 5 Becher à 500 g Quark, 16 Becher Heringe,*
2. Kartoffeln + Königsberger Klopse  
*3 kg Kartoffeln, 8 Dosen Königsberger Klopse*
3. Nudeln mit Tomatensoße  
*3 kg Nudeln, 6 Dosen Tomaten, Gewürze*
4. Reis mit Hühnerfrikassee  
*1,5 kg Reis, 7 Dosen Hühnerfrikassee*
5. Kartoffeln mit Frikadellen + Mischgemüse  
*3 kg Kartoffeln, ca. 20 Frikadellen, 8 Dosen Mischgemüse*
6. Nudeln mit Gulasch  
*3 kg Nudeln, 8 Dosen Gulasch*
7. Eintopf mit Bockwürsten + Brot  
*12 Dosen Eintopf/Kartoffelsuppe, ca. 28 Bockwürste (in Dosen)*

Und so könnte dann z.B. der Provianteinkauf vor Antritt eines einwöchigen Törns mit der Greif aussehen:

### Frühstück:

7 x Butter  
6 x Streichfett/Margarine (à 250 g)  
4 x Marmelade  
1 x Honig  
5 x Nutella o.ä.  
9 x Käse (à 250 g)  
4 x Frischkäse  
30 Stk. Bananen  
3 kg Wurst  
30 Stk. Eier  
2 x Müsli  
2 x Cornflakes

### Mittagessen:

9 kg Kartoffeln (2-3 kg pro Mahlzeit)  
9 kg Nudeln (ca. 2.5-3 kg pro Mahlzeit)  
3 kg Reis (1,5 kg pro Mahlzeit)  
5 Becher à 500 g Quark  
16 Becher Heringe  
8 Dosen Königsberger Klopse  
8 Dosen Mischgemüse  
20 Stk. Frikadellen  
8 Dosen Gulasch  
6 Dosen Tomaten (geviertelt o.ä.)  
4 x Sahne  
6 Dosen Hühnerfrikassee  
1 Dose getr. Schnittlauch

### Kleine Snacks:

3 Beutel Äpfel  
Wassermelone, Bananen, Birnen  
Kekse, Nussecken, Fertigmuchen o.ä.

### Abendessen:

1 Glas Gemüsebrühe  
7 Becher Kräuterquark  
2 x Gewürzgurken  
6 x frische Gurken  
1 x Speckschinken  
4 kg Tomaten  
3 kg Zwiebeln  
1 x Ketchup  
2 x Senf

### Getränke:

3 x Cappuccino  
3 x Kaffee  
2 x Früchtetee  
1 x Pfefferminztee  
1 x Schwarztee  
1 Dose Zitronenteepulver  
20 Tetra-Pak à 1,5 l (Eistee, Multivitamin-,  
Orangen oder Apfelsaft)  
2 Kästen Wasser, still  
2 Kästen Wasser, sprudelnd  
24 l H-Milch, fettarm  
2 x Kakaopulver  
4 x Kaffeesahne

### Sonstiges:

Zwieback, Paprika, Oregano, Knoblauch, Sonnenblumenöl

### Backwaren:

35 Aufbackbrötchen  
4 große Weißbrote  
6 große Mischbrote  
5 Vollkornbrote

### Grundausrüstung:

Alufolie  
Frischhaltefolie  
Müllsäcke  
Servietten  
Kaffeefilter  
Küchenrollen  
Lappen  
Spülbürste  
Schwämme  
Topfreiniger  
Putzmittel  
(vorher aktuellen Bordbestand überprüfen)



# Spaghetti Bolognese

## Zutaten (14 Portionen):

1,75 kg Spaghetti  
6 EL Öl  
6 EL Salz  
Öl oder Margarine (ca. 400 g)  
6 Pk Maggi-Fix für Spaghetti Bolognese o.ä.  
1,5 kg Hackfleisch gemischt

## Zubereitungszeit:

ca. 60 Minuten

## Serviertipp:

Parmesankäse  
Salat



## Zubereitung:

### Nudeln:

Warmes Wasser aus der Leitung in einem großen Topf mit Öl und Salz zum Kochen bringen. Spaghetti hinzufügen, sofort umrühren und kochen lassen bis sie gar sind (zwischendurch umrühren). Das dauert ca. 10–15 Minuten. Durch ein Sieb abgießen und mit kaltem Wasser kurz abschrecken.

### Bolognese:

Öl oder Margarine (ca. 400 g) schmelzen, das Hackfleisch kräftig anbraten. Ca. 5 l warmes Wasser dazugießen und die Fertigmischung einrühren (erst mit weniger Wasser versuchen und dann nach und nach mehr zufügen, bis die richtige Konsistenz erreicht ist. Unter Rühren aufkochen und bei schwacher Hitze ca. 10 Min. kochen.

# Kartoffelsalat

## Zutaten (14 Portionen):

3,5 kg Kartoffeln  
3–4 mittelgroße Zwiebeln  
6 Gewürzgurken aus dem Glas  
1,5 TL Salz  
0,7 l Gemüsebrühe  
1 Messerspitze Pfeffer  
2 TL Zucker  
7 EL Öl  
3–4 EL Essig  
2 TL Senf  
350 g Miracle-Whip oder Mayonnaise

## Zubereitungszeit:

Pellkartoffeln 1 Std.  
+ Abkühlzeit 1,5 Std.  
+ Durchziehen 1,5 Std.

## Serviertipp:

28 Wiener Würstchen oder Frikadellen/Bratlinge

## Zubereitung:

Kartoffeln 25–30 Min. kochen, pellen und abkühlen lassen (ca. 1,5 Std.). Dann in Scheiben schneiden. Die Zwiebeln schälen und in kleine Würfel schneiden. Brühe herstellen, die Zwiebeln kurz darin erhitzen und weich werden lassen (2 Min.).

Gewürzgurken in kleine Stücke schneiden. Salz, Pfeffer, Zucker und die Brühe über die Kartoffeln geben, Gewürzgurken zugeben.

Öl, Essig, Senf und Mayonnaise drübergießen und alles VORSICHTIG miteinander mischen und abschmecken.

Den Salat ca. 1,5 Std. durchziehen lassen. NICHT in den Kühlschrank stellen, sonst wird er zu fest.

# Chili con Carne

## Zutaten:

2 kg Rinderhackfleisch  
Öl  
2 TL Chilipulver  
2 TL Salz  
2 TL Paprikapulver  
2 TL Zucker  
3-4 gr. Zwiebeln (1 kg)  
5 grüne Paprikaschoten  
4 frische Chilischoten  
7 Knoblauchzehen  
2 l Brühe (Instant)  
700 g Kidney-Bohnen  
560 g Chili-Bohnen  
840 g geschälte Tomaten  
700 g Tomatenpüree / Tomatenmark

## Zubereitungszeit:

ca. 1,5 Std.

## Serviertipp:

Mit Reis oder Baguette (mit 4 B Schmand) und grünem Salat servieren. Außerdem viel Flüssigkeit!

## Zubereitung:

Mit etwas Öl das Hackfleisch krümelig anbraten und mit Salz und Paprikapulver würzen. Zwiebeln schälen und würfeln, Paprikaschoten, Chilischoten und Knoblauchzehen zerkleinern und ebenfalls in Öl andünsten.

Die Brühe und die geschälten Tomaten dazugeben und ca. 15 Min. kochen. Die Kidney-Bohnen abtropfen lassen und abspülen.

Chili-Bohnen mit der Flüssigkeit verwenden. Hackfleisch, Bohnen, Tomatenpüree und das Gemüse mischen und nochmals mit den Gewürzen abschmecken.



# Curry-Hähnchenbrust

## Zutaten:

1,2 kg Reis im Kochbeutel  
3 l Wasser  
2,5 EL Salz  
Öl  
2 kg Hähnchenbrustfilets, (14 Stück)  
3,5 mittelgr. Zwiebeln  
700g geschälte Tomaten  
6 rote Paprikaschoten  
1 TL Pfeffer  
3,5 TL Salz  
2,5 Knoblauchzehen  
1,5 TL Paprikapulver  
Currypulver (nach belieben)  
Evtl. Brühe (flüssig)

## Zubereitungszeit:

ca. 2 Std.

## Serviertipp:

Salat

## Zubereitung:

Reis:

Warmes Wasser aus der Leitung in einem großen Topf zum Kochen bringen, Salz hinzufügen, den Reis einfüllen und umrühren. Einmal aufkochen lassen, bei niedriger Hitzezufuhr abgedeckt garen lassen, von Zeit zu Zeit umrühren. Das dauert ca. 20–25 Minuten. Garprobe durchführen und das Wasser abgießen.

Die Zwiebeln schälen und würfeln, Paprika entkernen, waschen und in kleine Stücke schneiden. Die Tomaten in Würfel schneiden. Das Fleisch in mundgerechte Streifen zerteilen. Öl in einer Pfanne erhitzen, die Hähnchenstücke dazugeben und 5 Min. anbraten. Das Fleisch mit Salz, Pfeffer und Paprikapulver würzen, Knoblauchzehen schälen und durchpressen, dazugeben, umrühren und dann aus der Pfanne nehmen. (wegen der Menge, muss dieser Vorgang vielleicht wiederholt werden). Öl in einem großen, breiten Topf erhitzen, Zwiebeln und Paprika zugeben und 5 Min. andünsten. Den Reis und die Tomatenwürfel zufügen und alles miteinander mischen. Das Fleisch zugeben, abdecken und bei milder Hitze ca. 20 Min. garen, dann mit reichlich Curry und evtl. ein wenig Brühe abschmecken.

# Sanitäre Anlagen

An Bord der ‚Greif von Ueckermünde‘ wird man Whirlpool und Sauna vergeblich suchen müssen und auch die Technik unserer Bordtoilette ist nicht mit den großen Abflussrohren vergleichbar, die an Land in Wohnhäusern Standard sind. Und selbst mit den sanitären Einrichtungen auf großen Passagier- oder Fährschiffen können wir nicht mithalten.



Die Bordtoilette sollte zur Vermeidung von Verstopfungen und zur Schonung unserer begrenzten Abwasserkapazitäten so wenig wie möglich verwendet werden. Dafür gibt es in jedem Hafen sanitäre Anlagen, die mit allen anderen Seglern geteilt werden müssen. In die Toilette gehört außer den Dingen, die durch unseren Körper gegangen sind und außer extra dünnem Klopapier nichts anderes. Lasst euch zeigen, wie die Spülung funktioniert und sagt der Schiffsführung bitte sofort Bescheid, wenn es Probleme gibt.

Geduscht wird an Land, wenn ein Hafen angesteuert worden ist. Sonst bleibt nur das Bad im Meerwasser oder die Senkung allzu hoher Ansprüche an die tägliche Körperpflege. Die ‚Greif von Ueckermünde‘ hat nicht den Anspruch, mit First-Class-Hotels und Luxus-Linern zu konkurrieren. Sie will vielmehr den Kontakt zur Natur, den Elementen, den Grundlagen des Lebens und Überlebens vermitteln. Einfachheit, Zweckmäßigkeit und die Schonung von Ressourcen haben bei uns einen hohen Stellenwert. Lieber gemeinsam nach ein paar Tagen im Ölzeug ein kollektives Bord-Aroma entwickeln, als den Trinkwasservorrat vorzeitig zu verbrauchen!



© WDR mediatgroup GmbH

Dasr Bulls 951



# Packliste

Beim Packen sollte man bedenken, dass an Bord nicht der gleiche Platz zur Verfügung steht, wie in einer Jugendherberge, aber auch, dass das Wetter auf See wesentlich extremer und unberechenbarer ist, als an Land. Um nicht am ersten Punkt zu scheitern, sollte man sich beim Packen a) auf das Notwendigste beschränken und b) auf Koffer unbedingt verzichten und die Sachen lieber in eine große Reisetasche/Sporttasche/Rucksack/Seesack stopfen. Koffer müssen sonst ggf. an Land bleiben.

Für den zweiten Punkt sollte man sich vorstellen, dass es auch im Sommer herbstlich sein kann und dass ihr vielleicht die halbe Nacht bei Dauerregen und Sturm an Deck ausharren müsst. Lufttemperaturen von 15° C liegen gefühlt ganz schnell bei nur 5° C, wenn der Wind mit 7 Beaufort bläst. In manchen Situationen kann keine Rücksicht auf unangemessene Bekleidung genommen werden. Da wird jede Hand gebraucht. Niemand muss jedoch teure Funktionsklamotten im Outdoorladen oder beim Schiffsausrüster dafür kaufen. Vielleicht hat jemand im Freundeskreis oder in der Verwandtschaft was passendes, und auch auf dem Gebrauchtmarkt (Ebay) findet man oft geeignete Angebote.

- **Bettlaken (am besten Spannbettlaken)**
- **Schlafsack**
- Bei Bedarf: Kopfkissen
- **Wasserdichte, winddichte, robuste Hose und Jacke (Ölzeug, evtl. gute Skiklamotten) – dünne Fahrradbekleidung reicht meist nicht!**
- **Festes Schuhwerk (z.B. Turnschuhe, Halbschuhe) mit griffiger Sohle**
- **Und auch möglichst wasserdichte, rutschsichere Schuhe (Gummistiefel, Membran-Schuhe)**
- **Warme Sachen (dicke Pullover, lange Hosen)**
- Normale Freizeitbekleidung
- Unterwäsche (auch warme Sachen, ggf. Funktionsunterwäsche)
- Schlafanzug
- Waschbeutel
- Handtücher
- Badesachen
- Badeschlappchen
- **Schirmmütze o. ä., als Sonnen- und Wetterschutz**
- **Wollmütze / warme Mütze**
- Sonnenbrille
- Sonnencreme (hoher Lichtschutzfaktor)
- Mückenschutz und Anti-Juck
- **Reisetabletten/–kaugummis o.ä.**
- Wer ein (transportables) Musikinstrument spielt, sollte es mitbringen.
- **Bis Reiseende gültiger Personalausweis und/oder Reisepass (bis zur Vollendung des 12. Lebensjahres: Kinderreisepass)**
- Bändsel für die Brille oder Schirmmütze, damit sie nicht über Bord gehen.
- Uhr (ggf. mit Beleuchtung)
- Taschenlampe
- Fotoapparat
- Verlusstsicherer Geldbeutel
- Buch / kleines Gesellschaftsspiel
- Leere Plastikbeutel für die Schmutzwäsche



Der gültige Personalausweis ist, auch wenn wir uns vorwiegend in den Hoheitsgewässern des Schengenraumes bewegen, bei Kontrollen vorzuweisen und deshalb von jedem Teilnehmer an Bord mitzuführen. **Bitte unbedingt rechtzeitig die Gültigkeit überprüfen!**

# Seekrankheit

Seekrankheit kann manchmal ein sehr ernstes Thema werden, das in Extremfällen sogar das ganze Schiff und die Besatzung in Gefahr bringen kann. Sie tritt bei 20% Prozent aller Menschen auf, darunter auch Leute mit vielen Seemeilen auf dem Buckel. Man hat die Möglichkeit, bereits vor Beginn des Segeltörns vorbeugende Maßnahmen zu ergreifen, man kann unterwegs durch bestimmte Verhaltensweisen einen fördernden oder hemmenden Einfluss nehmen und man sollte, wenn sie einen dann erwischt, gut auf seine eigene Sicherheit achten, wenn man an der Reling steht. Hier ist vor allem auch der Rest der Mannschaft aufgefordert, seine Mitmenschen im Auge zu behalten und zu unterstützen. Beruhigend ist vielleicht noch die Erkenntnis, dass man sich schon nach 2-3 Tagen an die ungewohnte Schaukelei gewöhnt und weitaus weniger anfällig wird.

Faktoren, die Seekrankheit fördern können:

- Schlafmangel, Angst (auch vor dem Seekrankwerden), Unausgeglichenheit
- Stress durch Konflikte an Bord, mangelndes Vertrauen in Schiff, Skipper oder Mannschaft, körperliche Beschwerden (Hitze, Kälte, Grippe, Menstruation)
- Schlechte Bordatmosphäre/Sozialklima
- Körperliche Konstitution
- Histaminreiche, fette Kost
- Zu viel oder zu wenig gegessen und getrunken
- Intensives Spielen oder Lesen, verlorener Kontakt zur Außenwelt
- Widersprüchliche Sinneseindrücke
- Aufenthalt an bewegungsintensiven Stellen des Schiffes
- Gerüche, Umgebungssituation
- Exzessiver Alkoholkonsum, Rauchen

Möglichkeiten der persönlichen Vorbeugung:

- Sich vorher informieren und ggf. entsprechende Mittel besorgen
- Histaminfreie oder -arme Ernährung schon vor Törnbeginn
- Für ausreichend Schlaf und Wohlbefinden sorgen
- Vitamin C-reiche Nahrungsmittel (Mango, Ingwer, Vitamin C-Kautabletten, Ingwerpräparate)
- Vitamin C schlägt nach den neuesten Forschungsergebnissen bei vielen Menschen sehr positiv und ganz ohne Nebenwirkungen an (vorbeugend: 2000 mg / Tag einnehmen)
- Bereits im Hafen mit der Einnahme von Reisetabletten/-kaugummis/Pflaster/Zäpfchen (z.B. SuperPep, Vomex, Scopoderm etc.), Homöopathischen Medikamenten (z.B. Cocculus LM12, Tabacum LM12, Vomitus Heel, Vertigo Heel, Nux Vomica) beginnen
- Akupressurarmband tragen (z.B. Sea-Band)
- Auf frühe Anzeichen wie Gähnen, Blässe, Frösteln, etc. achten
- Im Mittschiffsbereich oder achtern am Oberdeck aufhalten und den Horizont mit im Auge behalten
- Ein Gefühl für die stabilen Bezugsachsen, Lot und Erdoberfläche entwickeln
- Sich beschäftigen, Positives entdecken, Aufgaben übernehmen (z.B. Steuern), Anderen helfen

Wenn es einen trotzdem erwischt:

- In der Messe auf den Boden legen, Pütz in Griffweite stellen, Wärme erhalten, Augen schließen, an schöne Dinge denken, versuchen zu schlafen
- Zum Übergeben rechtzeitig die Reling auf der Leeseite aufsuchen (immer mit Rettungsweste an und mit Lifebelt sichern!), Flüssigkeit zuführen, Zwieback kauen

Weitere Informationsquellen im Internet:

- [www.esys.org/seekrank/](http://www.esys.org/seekrank/) (extrem umfangreiche Artikelsammlung)
- [www.cruisetricks.de/seekrank-kreuzfahrt/](http://www.cruisetricks.de/seekrank-kreuzfahrt/) (vielseitige Zusammenfassung)
- [www.lau-net.de/baerlocher/daten/seekrank.htm](http://www.lau-net.de/baerlocher/daten/seekrank.htm) (Ursachen und Tipps)

## Histaminspiegel und Vitamin C als vorbeugende Strategie

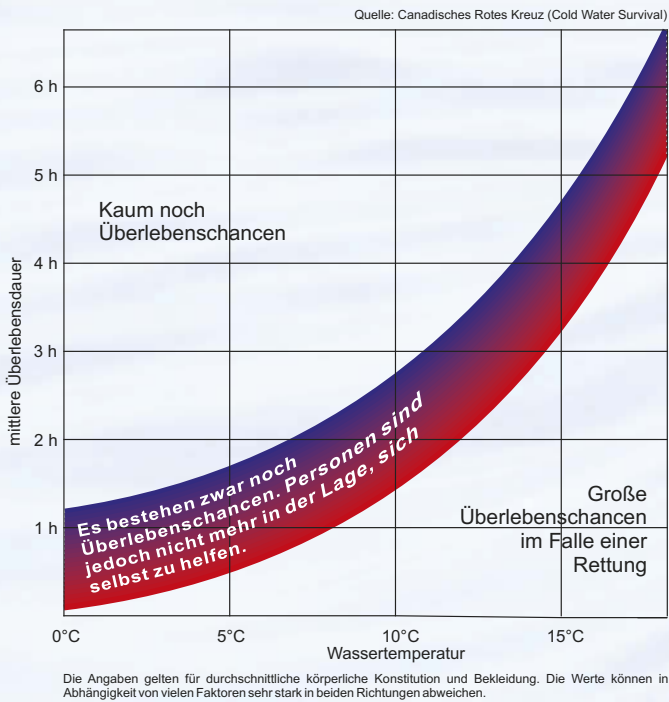
In den letzten Jahren konnte ein Zusammenhang zwischen dem Histaminspiegel im Blut und dem Entstehen von Seekrankheit nachgewiesen werden. Für die Praxis bedeutet das zum Einen, beim Essen auf histaminarme und auf histaminreiche Nahrungsmittel zu achten und zum Anderen erweist sich Vitamin C offenbar in vielen Fällen als wirksame Möglichkeit, den überhöhten Histaminspiegel wieder zu senken. Ein bis zwei Gramm pro Tag reichen als vorbeugende Maßnahme aus, ob in Form von Nahrungsmitteln, Lutsch- oder Kautabletten ist dabei egal. Und im Gegensatz zu vielen anderen Mitteln gegen Seekrankheit gibt es keine Nebenwirkungen.

Histaminarm	Histaminreich bzw. -freisetzend
Kochwurst (Leberwurst)	Rohwurst wie z.B. Salami und Schinken
Streich- und Butterkäse	Hartkäse und lange gereifte Käsesorten
Fisch, frisch oder tiefgekühlt	Fisch, geräuchert, getrocknet, gesalzen oder in Konserve
Weisswein	Rotwein, hohe Werte bei französischen Weinen, Chianti
normales Bier	Weizenbier
Vollkorn- und Sauerteigbrote (wenig oder keine Hefe)	leichte und luftige Backwaren (viel Hefe)
	Sauerkraut, Eingelegtes Gemüse, Spinat, Auberginen, Tomaten, Soja, Essig (v.a. Balsamico), Ketchup
	Zitrusfrüchte (Orangen, Grapefruit, Ananas, Kiwi, Papaya) aber auch Bananen, Erdbeeren, Himbeeren, Birnen, Nüsse vor allem Walnüsse, Hülsenfrüchte (auch Erdnüsse )
	Schokolade, Kakao

Nahrungsmittel mit viel Vitamin C	
Johannisbeeren, Mango, Stachelbeeren, Clementinen, Äpfel	Der Vitamin C-Gehalt ist in frischem Gemüse und Früchten natürlich am höchsten. Beim Kochen, Trocknen oder Einweichen, sowie bei der Lagerhaltung sinkt der Vitamin C-Gehalt jeweils ab. Kocht man diese Nahrungsmittel, so nimmt der Vitamin C-Anteil um ca. 30 % ab.
Ingwer	
Paprika, Fenchel, Blumenkohl, Kohlrabi, Brokkoli, Rosenkohl, Grünkohl, Mangold, Kartoffel	
Petersilie, Kresse, Schnittlauch	
Feldsalat, Radieschen, Rettich	
Kalbfleisch	

# Sicherheit an Bord

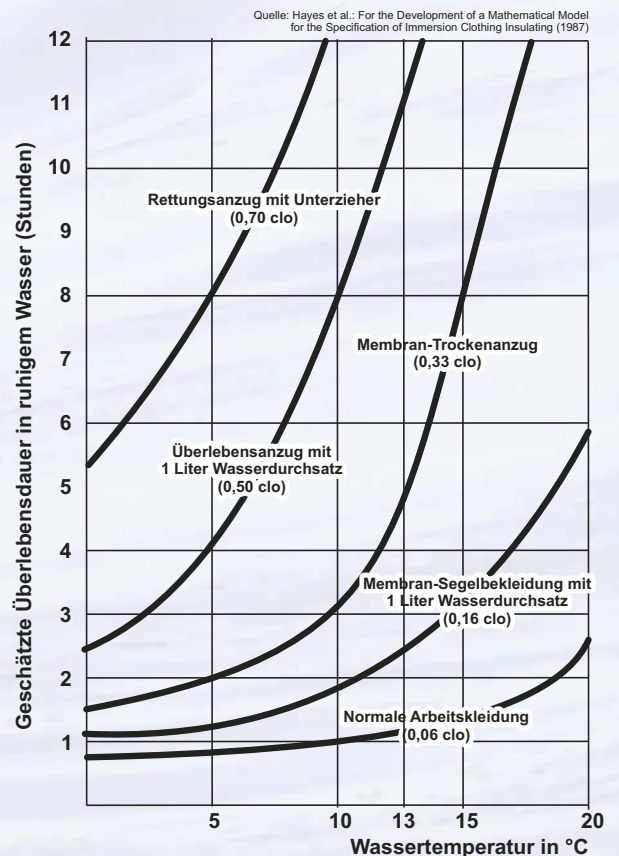
Wenn man sich auf ungewohntem Terrain bewegt, gibt es eine Fülle von unbekanntem Gefahrenquellen. Es ist müßig, diese hier alle im Einzelnen aufzuführen zu wollen. Das sollte man sich besser vor Ort auf dem Schiff genau ansehen. Aber ihr könnt euch vielleicht vorstellen, dass es an Bord eines Segel-schiffes viele Stellen gibt, an denen sogar schwere Verletzungen nie hundertprozentig ausgeschlossen werden können. Lukendeckel, Winschen oder Schotrutscher stellen z.B. solche Gefahrenquellen dar, an denen besonders umsichtiges Verhalten von jedem einzelnen Besatzungsmitglied gefordert ist. Oder stellt euch beispielsweise die Konsequenzen eines Feuersausbruchs oder eines Wasserein-bruchs an Bord vor.



Es gilt deshalb von vornherein, Unfälle und Notfälle möglichst ganz zu vermeiden. Wichtig ist bei allem, was ihr an Bord macht, umsichtig zu handeln und euren Verstand einzusetzen. Dabei hat auch heute der alte Seemannspruch: „Eine Hand für's Schiff, eine Hand für sich selbst“ keineswegs an Bedeutung verloren. Es kann nicht nur fatale Folgen haben, wenn man sich beim Segelbergen nicht genügend gesichert hat. Es kann durchaus auch verhängnisvolle Folgen für das Schiff und die ganze Besatzung haben, wenn vor lauter Festklammerei niemand mehr in der Lage ist, dringend erforderliche Tätigkeiten vorzunehmen. Geht also bitte immer wachen Auges über das Schiff, versucht selbst Gefahrenquellen zu erkennen und – wenn möglich – sie sogar zu entschärfen oder andere davor zu bewahren. Über einen Haufen ungeordneten Tauwerks kann man in Hektik z.B. leichter stolpern, als über eine

flach gedrehte, gleichmäßige Schnecke. Hinter solchen Dingen verbirgt sich also oft mehr als nur muffige Seemannstradition.

Die größte Gefahr an Bord bildet jedoch das unfreiwillige Überbordgehen. Um das in jedem Fall zu verhindern, solltet ihr die Vorsichtsmaßnahmen beherzigen, auf die euch die Stammbesatzung an Bord hinweisen wird. Und für den Fall, dass es doch einmal passieren sollte, ist es am allerwichtigsten, dass ihr die Person im Wasser nicht aus den Augen verliert und sie unter Anleitung der Schiffsführung möglichst bald wieder an Bord zurück holt. Denn im Wasser besteht nicht nur die Gefahr des Ertrinkens, sondern mit jeder Minute im Wasser steigt selbst im Sommer die Gefahr einer tödlichen Unterkühlung, wie die oben stehende Grafik deutlich macht. Und in der rechten Grafik wird dabei zusätzlich deutlich, welchen enormen Einfluß dabei die Kleidung hat, die man zum Zeitpunkt des Überbordgehens getragen hat. Schon das Anziehen einfacher Membran-Oberbekleidung kann die Überlebenszeit verdoppeln. Die Rettungsweste ist während eures Segeltörns deshalb eure persönliche Lebensversicherung. Passt sie an euren Körper an, bewahrt sie gut erreichbar bei eurer Koje auf und behandelt sie mit äußerster Sorgfalt und Achtsamkeit.

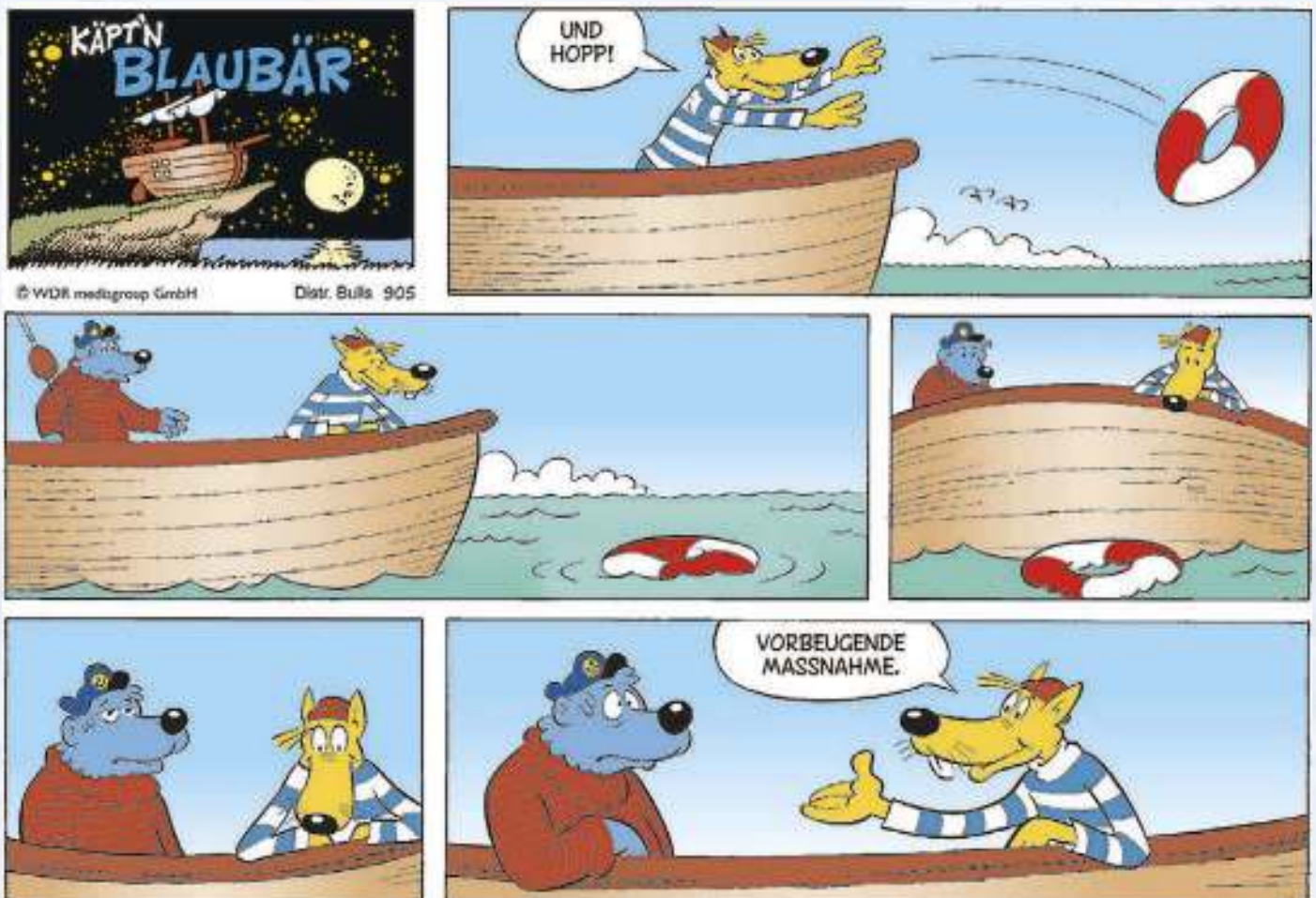


## Was aber ist zu tun, wenn ihr tatsächlich einmal bemerken solltet, wie jemand außenbords gefallen ist?

- Klaren Kopf bewahren.
- Alarm schlagen (Macht euch irgendwie bemerkbar, bis die Schiffsführung es mitbekommen hat: „**Mann über Bord!!!**“).
- Wenn möglich, direkt etwas Schwimmfähiges in die Reichweite der Person werfen (am besten einen **Retterring** o.ä.).
- **Person ununterbrochen im Auge behalten** und deutlich sichtbar mit ausgestrecktem Arm darauf zeigen. Das können alle machen, die nichts anderes zu tun haben.
- Kontakt zur Schiffsführung halten und auf Anweisungen warten. Jetzt herrscht **absolute Ruhe** und Konzentration an Bord: Keine Panikmache, keine Diskussion, kein Gequatsche, keine „Kommandos“ – außer vom Skipper!
- Person oder Stelle der letzten Sichtung **niemals aus den Augen verlieren**, egal wie sich das Schiff bewegt, während durch die Schiffsführung das Rettungs- und Bergemanöver eingeleitet wird!

## Und was könnt ihr machen, wenn ihr selbst mal in diese Notlage geraten sein solltet?

- Um Hilfe schreien, **bemerkbar machen**, Signalpfeife benutzen – so laut ihr könnt.
- Schwimmfähige **Gegenstände ergreifen**, sich möglicherweise fest damit verbinden.
- Versuchen, sich zu beruhigen, **unnötige Bewegungen** und Hinterherschwimmen **vermeiden**. (Ihr könnt das Schiff nicht einholen und werdet dadurch noch schlechter gefunden.)
- Evtl. die Bündchen an Ärmeln und Beinen möglichst eng verschließen. Körperoberfläche klein halten (evtl. Kauerstellung). **Körperenergie sparen**.
- Auf Hilfe **warten**.
- Bei Schiffsannäherung auf den Wellenbergen durch Winken, Rufen und Signalpfeife **bemerkbar machen**.



## Es war einmal ...

Die Geschichte unseres Schiffes begann am 14. September 1960 als der Kiel-Schwert Seekreuzer mit der Baunummer 314/1 auf der VEB Yachtwerft Berlin-Köpenick, Betriebsteil Friedrichshagen durch die Tauf-Pionierin Ursula Woditschka auf den Namen „Immer Bereit“ getauft wurde. „Immer Bereit“ war der Gruß der Jungen Pioniere, der sozialistischen Kinderorganisation der DDR. Das Pionier-Segelschulschiff war nun in Dienst gestellt. Auftraggeber für den Bau waren die SED Bezirksleitung und der Rat des Bezirkes Neubrandenburg. Zum 11. DDR-Geburtstag am 7. Oktober 1960 wurde das Schiff in Waren an der Müritz der Bezirks-Pionierorganisation übergeben und ging im Folgejahr von Ueckermünde aus zur ersten Ostsee-Erprobungsfahrt. Danach erfolgte ein einjähriger Einsatz auf der Müritz, dem größten vollständig in Deutschland gelegenen Binnensee. Hier kam das Schiff auf Grund seiner Größe und seines Tiefganges jedoch schnell an seine Grenzen, so dass der Beschluss gefasst wurde, es dauerhaft in Ueckermünde zu stationieren. Die feierliche Übergabe an die Kreis-Pionierorganisation Ueckermünde erfolgte am 7. Oktober 1961. Künftiger Betreiber wurde die Station „Junger Touristen“ Ueckermünde des Pionierhauses Torgelow.



Das Schiff wurde ab Mai 1962 für Tagesfahrten mit Schulklassen eingesetzt. Aber auch längere Ausbildungsfahrten für die Arbeitsgemeinschaften „Junge Matrosen“, die es an vielen Schulen der DDR gab, wurden absolviert. So war die „Immer Bereit“ jährlich an 170 Tagen unterwegs auf dem Oderhaff, dem Peenestrom, dem Greifswalder Bodden, der DDR-Ostseeküste und später dann auch entlang der polnischen Küste.

In den Folgejahren wurde das Schiff ständig verbessert und baulich weiterentwickelt. Zu nennen wäre der Einbau einer stärkeren Maschine, mit dann 37 PS im Jahr 1964, der Neubau einer größeren Kombüse als Decksaufbau hinter dem Niedergang zum Kartenhaus und damit die Verlegung des

Ruderstandes nach achtern, oder das Aufbringen eines neuen Decksbelages im Jahr 1971. 1977 bis 1980 wurde die gesamte E-Anlage erneuert und das Schiff erhielt UKW-Sprechfunk. 1984 wurde die Antriebsanlage mit einem 4-Takt Dieselmotor auf die Leistung von 60 PS gebracht.

Neben ihren zahlreichen Reisen war die „Immer Bereit“ auch Kulisse für den fünfteiligen DDR-Fernsehfilm „Das Mädchen Störtebeker“, welcher 1979 in Ueckermünde, Greifswald, Wolgast und Anklam gedreht wurde. Eine berührende Geschichte über ein Mädchen, welches unbedingt als Nichtschwimmerin in die Mannschaft des Schiffes aufgenommen werden will. Neben der damals 12-jährigen Violetta Sudmann, zu der unser Förderverein noch heute Kontakt hält, spielte unser Schiff darin die Hauptrolle.

1988 folgten dann mit der Stilllegung wegen baulicher Mängel einige schwarze Monate in der Geschichte der „Immer Bereit“. Sie war nun nicht mehr bereit. Erst ein Schreiben tschechischer Pioniere, mit denen eine langjährige Verbindung sowie ein Ferienaustausch seitens der Station „Junger Touristen“ bestand, an den Staatsratsvorsitzenden der DDR, Erich Honecker, führte dazu, dass im August 1989 auf der VEB Yachtwerft Berlin-Köpenick ein Vertrag zur Generalreparatur unterzeichnet werden konnte. Die Bauwerft des Schiffes war wieder „im Spiel“. Am 30. Oktober 1989 konnte dann die Überführung des Schiffes nach Berlin erfolgen. An der damals dort noch existierenden Staatsgrenze der DDR musste die Überführungsbesatzung am 2. November das Schiff verlassen und konnte erst nach der Durchquerung von Westberlin wieder an Bord gehen. Sieben Tage später wäre das nicht mehr nötig gewesen. Die Grenzen gab es dann nicht mehr. So fuhr dann eine Besatzung der Deutschen Binnenreederei der DDR das Schiff durch Westberlin. Die konnten mit ihrem Schifferdienstzeugnis in das kapitalistische Ausland fahren. So war das eben damals.

Nach dem Aufslippen der „Immer Bereit“ erfolgte der Beginn der Generalreparatur im April 1990 mit sehr umfangreichen Arbeiten.

Dann die Währungsunion zum Juli 1990 in Ostdeutschland. Dreihundertzwanzigtausend DDR-Mark sind verbaut – und wie jetzt weiter?? Noch bis Ende August erfolgen Restleistungen. Dann werden die Arbeiten eingestellt und die Besatzung nach Ueckermünde zurückbeordert. Das Schiff wurde schließlich in einer „Nacht-und-Nebel-Aktion“ zurückgeholt, denn die Werftarbeiter in Berlin hatten signalisiert, dass sich Unternehmer aus asi-

atischen Ländern für das Schiff interessierten und es kaufen wollten. Das Ende unseres Schiffes??

Hoffnung ist in Sicht als sich die Berliner Wassersport und Service GmbH für das Schiff nebst Touristenstation interessiert und ehrgeizige Um- und Ausbaupläne geschmiedet werden. Wie so oft in den Wirren der Wendezeit wurde daraus jedoch nichts und so erfolgt im August 1991 durch den damaligen Kreisschulrat, Dr. Michael Illig, die Entscheidung das Schiff wieder dauerhaft nach Ueckermünde zu holen. Es deutet sich auch an, dass die Berliner Yachtwerft, wie so viele DDR-Betriebe durch die Treuhandanstalt verkauft werden soll. Das geschieht dann auch im Jahr 1993 aus der Insolvenzmasse heraus. Das ehemalige Werftgelände ist heute das Wassersportzentrum Berlin GmbH & Co. OHG.

Bis zum Mai 1993 liegt die „Immer Bereit“ im Heimathafen. Die Bauarbeiten im Innern des Schiffes können nicht weiter vorgenommen werden, weil die Fördermittel nicht an kommunale Träger ausgereicht werden dürfen. Aber wenigstens die Außenhaut wird im Oktober 1992 mit Mitteln des Jugendamtes Ueckermünde erneuert. Auch der Decksbelag gehört dazu.



Endlich Licht am Ende des Tunnels, denn der Verein zur Förderung bewegungs- und sportorientierter Jugendsozialarbeit (bsj) e.V. aus Marburg in Hessen übernimmt ab April 1993 die ehemalige Touristenstation und das dazugehörige Schiff. Die Station heißt ab jetzt Zentrum für Erlebnispädagogik und Umweltbildung (ZERUM). Das ZERUM ist jetzt auch der Betreiber des Schiffes, welches dem Landkreis Vorpommern-Greifswald gehört. Nun fließen auch die Fördermittel und das Schiff erhält eine neue Hauptmaschine, eine neue Wellenanlage und ein Notstromaggregat. Ein kompletter Innenausbau erfolgt dann in der Parnica Werft in Stettin in den Monaten Oktober-November 1993. Im April 1994 folgt dann eine neue Takelage sowie der Einbau von Radar, UKW, Echolot und GPS.

Ein großer Tag für das Schiff ist dann der 4. Mai 1994. In Anwesenheit vom damaligen Ueckermünder Bürgermeister, Peter Westphal, wird das Schiff auf den neuen Namen „Greif von Ueckermünde“ getauft. Seit dieser Zeit ist die „Greif“, wie sie von allen liebevoll genannt wird, von Mai bis Oktober jeden Jahres im Einsatz. Zunächst gibt es eine zweiköpfige Stammbesatzung über das ZERUM, danach wird ab 1996 der Holländer Zweitze Buwe Gall zunächst für ein Jahr als Schiffsführer eingestellt.

Seit Mai 1998 kümmert sich der Förderverein „Jugendsegelyacht Greif von Ueckermünde“ e.V. mit ehrenamtlichen Schiffsführern und Steuerleuten um das Schiff, pflegt, wartet und fährt es. Diese Besatzungen werden regelmäßig unter Führung des ZERUM aus- und fortgebildet. Sie erwerben Revierkenntnisse, lernen die Segel- und Manöviereigenschaften des Schiffes kennen und befassen sich mit neusten gesetzlichen Bestimmungen.

An ca. 160-180 Tagen im Jahr fahren diese ehrenamtlichen Besatzungen, vorwiegend mit jungen Menschen, auch Kindern und Jugendlichen aus schwierigen sozialen und bildungspolitisch benachteiligten Verhältnissen, sowie geistig, körperlich oder mental benachteiligten oder beeinträchtigten Personen und ermöglichen ihnen das Erlebnis Fahrtensegeln auf Haff, Bodden und Ostsee. Menschen also, die dieses Erlebnis sonst nicht hätten. Auch Kinder und Jugendliche aus Schulen, Sportvereinen, Kirchengruppen, Jugendfeuerwehren, Segelvereinen und vielen mehr nutzen unser schönes Schiff. Damit ist auch nach der politischen Wende in der DDR unter großen Anstrengungen der damals Beteiligten an der „Station Junger Touristen“ das Schiff das geblieben, was es immer war – ein Schiff für die Jugend, das begeistern soll für das Meer, die Natur und das Erlebnis Seefahrt.

Im August 2001 nahm die „Greif von Ueckermünde“ erstmals an der Hjorten Regatta von Karlskrona nach Rostock und auch an der Traditionsregatta vor Warnemünde teil und belegte vordere Plätze. Jährlich präsentiert sich das Schiff auch beim größten maritimen Volksfest des Ostseeraumes, der Hanse Sail in Rostock und bei der „kleineren Schwester“ der Haff Sail in Ueckermünde.

Die bislang längsten Reisen führten die Greif in Richtung Nordosten nach Helsinki, Finnland und in Richtung Nordwesten nach Göteborg, Schweden. Seit Juli 2008 versieht eine neue Yanmar-Marinediesel Hauptmaschine mit 75 PS ihren Dienst auf dem Schiff. Diese wurde auf der Hornwerft in Wolgast eingebaut. Im Herbst des gleichen Jahres wurde auch die Wellenanlage erneuert.

Im Jahr 2010 feierten wir mit einem großen Fest im Stadthafen von Ueckermünde den 50. Geburtstag der „Greif von Ueckermünde“. Dazu war der Regisseur der 5-teiligen Kinderfilmserie „Das Mädchen Störtebeker“ des DDR-Fernsehens, Karl-Heint Bahls, aus Berlin eingeladen. Er berichtete sehr anschaulich von den Dreharbeiten und gab so manche Anekdote zum Besten. Immerhin spielte unser Schiff die Hauptrolle. Auch die damalige Hauptdarstellerin, Violetta Sudmann, wurde vom damaligen Fördervereinsvorsitzenden, Rolf Hilbig nach 31 Jahren ausfindig gemacht und zum Fest eingeladen. Sie lebt heute in der Schweiz und konnte aus beruflichen Gründen am Fest leider nicht teilnehmen. Aber zwei Jahre später konnten wir sie zu einer Reise auf unsere „Greif“ einladen. Und so stand sie 33 Jahre nach den Dreharbeiten wieder am Ruder des Schiffes. Zum 50. Geburtstag entstand unter der Leitung von Rolf Hilbig und einer Dresdner Produktionsfirma der Film „Und am Bug der Greif“. Auf dem Fest wurde er uraufgeführt.

Eine großartige Leistung des Schiffes und seiner Besatzung im Jahr 2013 sollte hier noch Erwähnung finden:

„Junge Segler retten Schiffbrüchige vor dem Tod“ titelte die „Haff Zeitung“ in ihrer Ausgabe vom 24.09.2013. Was war geschehen? – An einen regnerischen kalten und trüben Tag im Herbst befand sich die Besatzung von einem Ostsee Törn auf Heimreise. Im Stettiner Haff hatte man die Idee einen Schlag mit Maschine nördlich des Haff Tonnenweges zu machen. So weit nördlich fahren die Besatzungen eher selten, aber diesmal stand der Wind günstig, um von dort unter Segeln bis kurz vor Ueckermünde zu fahren. Plötzlich bemerkte die Besatzung zwei Segler, die auf dem Rumpf ihrer gekenterten Segeljolle standen und um Hilfe riefen. Die Besatzung änderte sofort ihren Kurs und kam den Verunglückten zu Hilfe. Dies war nicht einfach, war doch die Unglücksstelle mit einer Vielzahl an Stellnetzen der Fischerei versehen. Schließlich gelang es unter Maschine rückwärts dicht an das gekenterte Boot heranzukommen und man konnte die Segler an Bord nehmen und versorgte beide mit warmer Kleidung und heißem Tee. Gleichzeitig wurde die Station Ueckermünde der Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) verständigt. Eine an Bord mitfahrende Ärztin stellte fest, dass die beiden Schiffbrüchigen nur noch ca. eine halbe Stunde überlebt hätten, dann wären sie an Unterkühlung gestorben. Die DGzRS bestätigte später diese Aussage. Schließlich stand das verunglückte Paar bereits stundenlang völlig durchnässt auf dem gekenterten Boot. Auf dem Haff ist in dieser Jahreszeit und bei so einem Wetter absolut wenig

Schiffsverkehr. Die DGzRS kam mit ihrem Seenotrettungsboot „Gerhard Ten Doornkaat“, nahm die beiden dann an Bord und brachten sie nach Ueckermünde, von wo aus sie dann ins Krankenhaus kamen. Nur dem aufmerksamen und umsichtigen Verhalten der Besatzung der „Greif von Ueckermünde“ verdanken die beiden Segler aus Brandenburg ihr Leben. Später besuchten beide das Schiff in seinem Heimathafen und spendeten eine beachtliche Summe für den Erhalt und die Pflege des Schiffes.



Mittlerweile ist die Geschichte weitergegangen. In den letzten Jahren hat sich viel getan. Auf Initiative des Fördervereins wurde mit Hilfe des ZERUM und großartiger Unterstützung der LEADER LAG „Stettiner Haff“ der komplette Umbau des gesamten Unter-Deck Bereiches realisiert. LEADER ist ein Maßnahme Programm der Europäischen Union, mit dem Aktionen im ländlichen Raum gefördert werden. In den Wintermonaten der Jahre 2015/2016 und 2016/2017 wurden alle Räume entkernt und neu aufgebaut. Es wurden in den Kammern bessere Möglichkeiten für Menschen mit Behinderung geschaffen. Die Kombüse wurde völlig neugestaltet und erhielt einen größeren Kühlschrank und einen Tiefkühlschrank. Ein neues Stromaggregat wurde im Maschinenraum eingebaut. Im Kartenhaus wurde die Schwertwinde, die nur mit großer körperlicher Kraftanstrengung manuell bedient werden konnte, durch eine elektrische Schwertwinde ersetzt. Da diese Winde in den Ausmaßen nicht so hoch ist wie die alte, konnte der Eingang zur Kombüse um über 20 cm tiefer gelegt werden. So können auch Mitreisende mit körperlicher Behinderung nun ohne Mühe in die Kombüse gelangen. Alle Tanks wurden generalüberholt, bzw. erneuert und beide Masten repariert und neu aufgearbeitet. Auch wurde achtern der Steuerstand völlig neugestaltet und, wie auch im Kartenhaus, mit elektronischem Kartenplotter versehen.

Im Jahr 2018 wurde das achtere Aufbaudeck mit einem Teakholzbelag versehen. Das erleichtert die Reinigung in diesem Bereich. Vorher waren dort schwere Eisenholz-Grätings aufgelegt, die von den Kindern und Jugendlichen zum Reinigen nur schwer und mit großer Körperkraft bewegt werden konnten. Im Laufe der Jahre wurden auch alle Segel ersetzt (manche inzwischen teilweise mehrmals) und Persennings für alle Segel und für den achteren Fahrstand angeschafft. Die gesamte Navigationshardware (zwei Kartenplotter und Radar) wurden in einem Netzwerk zusammengefasst. Im Jahr 2022 wurde der gesamte Schiffskörper auf der Peene Werft in Wolgast gesandstrahlt und es erfolgte eine neue Farbgebung. Das war eine sehr große finanzielle Kraftanstrengung. Auch wurde das gesamte stehende Gut (Wanten und Stagen), sowie die Relingsdrähte neu beschafft und installiert. Ebenso ein neuer Klüverbaum.



Viele finanzielle, organisatorische und körperliche Kraftakte waren in der 65-jährigen Geschichte des Schiffes zu bewältigen. Und es geht immer weiter.....

Wenn man so ein Schiff wie die „Greif von Ueckermünde“ betreibt, wartet, pflegt und fährt, gibt es eigentlich nie ein Ende der Geschichte. Es geht immer weiter. Seit 1. Januar 2023 wurde das Zentrum für Erlebnispädagogik und Umweltbildung (ZERUM) in Ueckermünde völlig neu strukturiert. Der Eigentümer und Betreiber sowohl der Landeinrichtungen als auch unseres Schiffes ist seitdem der „Eigenbetrieb Jugendbildungs- und Begegnungsstätten des Landkreises Vorpommern-Greifswald“. Damit wurde unsere gesamte Arbeit auf ein festes und nachhaltiges Fundament gesetzt.

Im Juni 2025 feierten wir mit einem großen Fest mit viele Sponsoren, Unterstützern und Ueckermünder Bürgern sowie Gästen des Seebades im Ueckermünder Stadthafen den 65. Geburtstag unseres stolzen Schiffes. Auch unser Partnerschiff,

die „Wappen von Ueckermünde“, das Expeditionsfloß „SilaVega“ und beide Segelkutter beteiligten sich an der Feier und auch die Station Ueckermünde der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) war beteiligt. Die gesamte ZERUM-Mannschaft und viele Mitglieder unseres Fördervereins waren im Einsatz. Es war ein großartiges Fest mit viel Musik und Tanz, Schiffsausfahrten, Seenotrettungsübungen, Essen aus der „Gulaschkanone“ und ZERUM Grillstand.

Und auch nach 65 Jahren geht die Geschichte des Schiffes wieder weiter. Durch die Leader AG „Stettiner Haff“ wurden Fördermittel in beträchtlicher Höhe zum Einbau einer neuen Schiffsmaschine bereitgestellt. Die alte Maschine mit 75 PS hat nach 17 Jahren „treuer Pflichterfüllung“ und tausenden von Seemeilen nun „ihren Geist aufgegeben“. Jetzt wird eine neue Hauptmaschine mit 110 PS eingebaut. Durch den neuen Motor mit mehr Leistung muss auch die Schwanzwelle und der Propeller erneuert werden. Die höhere Motorleistung wird auch die An- und Ablegemanöver bei Starkwind deutlich erleichtern. Wie bisher vertrauen wir auf die japanische Firma Yanmar, zumal dann auch das Maschinenfundament das gleiche ist wie bisher.

Ein großes Dankeschön unsererseits geht an die Leader AG „Stettiner Haff“. Wie bereits erwähnt ist LEADER ein Maßnahme Programm der Europäischen Union, mit dem Aktionen im ländlichen Raum gefördert werden.

Nun ist die 65-jährige Geschichte vom Pionier-Segelschulschiff zur Jugendsegelyacht im Jahr 2025 erzählt. Alle die das Schiff fahren, sind begeistert von der hochklassigen Qualitätsarbeit der Schiffbauer der Yachtwerft Berlin. Zu nennen wäre auch die ständige Hilfe und technische Unterstützung der Unternehmen Ueckermünder Holzkontor GmbH, Geschäftsbereich UH Maritim und der Yachtwerft Kröslin GmbH. Beide haben wesentlichen Anteil an den Werterhaltungs- und Umbaumaßnahmen des Schiffes. Die Greif hat in 65 Jahren so manchen Sturm überstanden und so manches schwierige Fahrwasser bewältigt. Möge sie auch weiterhin ein Schiff für die Jugend sein und junge Menschen für die Seefahrt und für unser schönes Revier an Haff, Bodden und Ostsee begeistern und möge sie weiterhin den Namen ihrer Heimatstadt Ueckermünde in viele Häfen tragen.

*Erstfassung: Horst Gollatz  
Ergänzungen und Aktualisierung: Jürgen Schossow  
Überarbeitung und Endfassung: Rolf Hilbig*

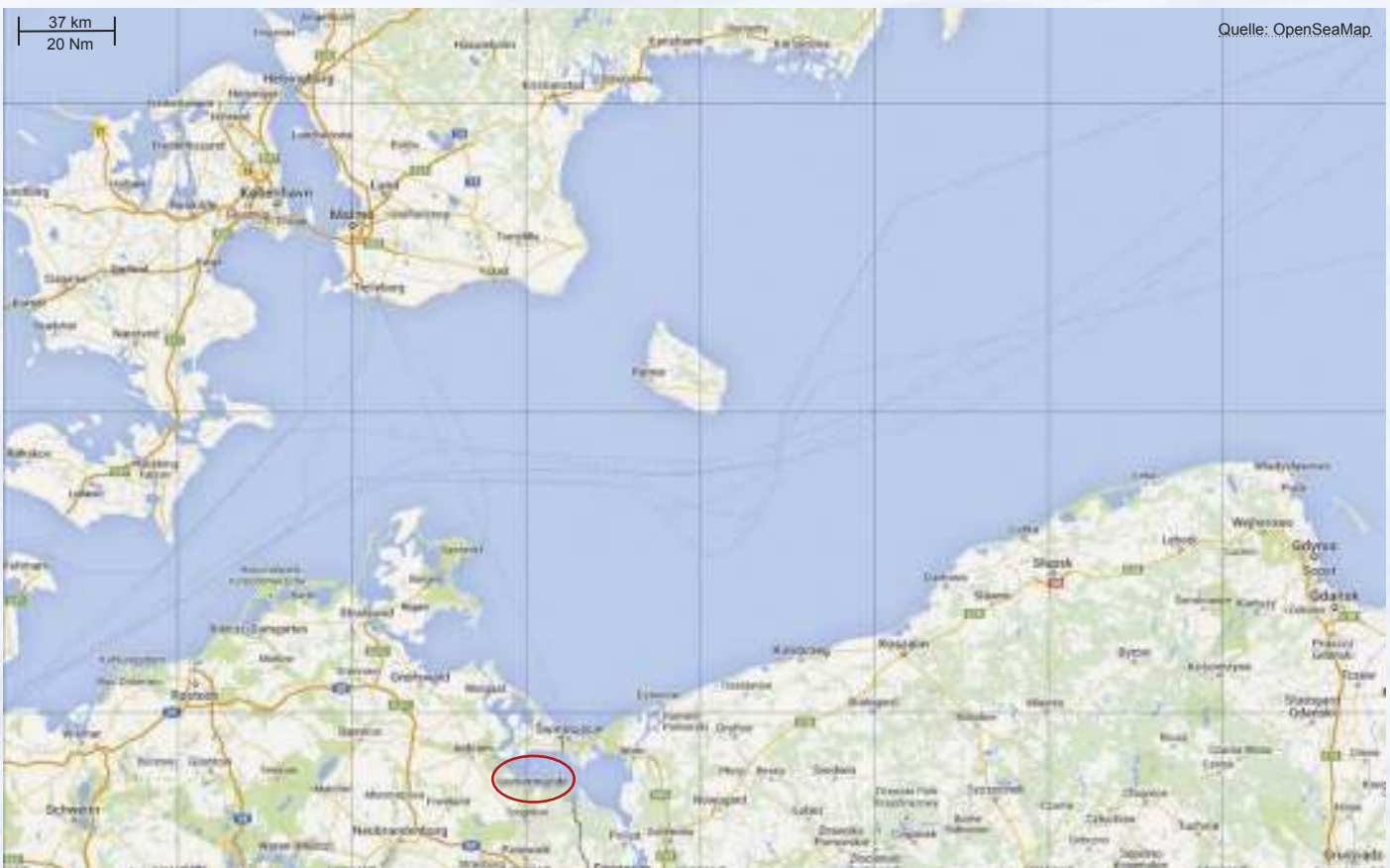
*(Stand: November 2025)*

# Fahrtgebiet

Es ist keine Seltenheit, dass Gruppen mit den wildesten Vorstellungen an Bord kommen, wohin die Reise gehen soll. Ein Segeltörn lässt sich nicht wie ein Hotelurlaub planen. Man muss sich mit dem Wetter und den örtlichen Gegebenheiten arrangieren. Vor allem der Wind ist der große unbekannte, aber auch sehr entscheidende Faktor für die Routenplanung mit einem Segelschiff. Wir planen und entscheiden gerne zusammen mit euch, wohin die Reise gehen soll – die Stammbesatzung mit ihrem Erfahrungswissen und der Sicherheit von Schiff und Besatzung vor Augen – und Ihr, mit euren individuellen Wünschen und eurer Bereitschaft, euch für das gemeinsame Gruppenziel ins Zeug zu legen und auch die Konsequenzen dieser Planung mit zu tragen. Ob diese Pläne dann auch wirklich realisiert werden können, entscheidet aber letztendlich das Wetter und die Schiffsführung.



Dabei ist es auf keinen Fall verkehrt, wenn ihr schon vor Fahrtbeginn eine grobe Vorstellung von unserem Stammrevier entwickeln könntet. Ein Revier, das kaum facettenreicher sein könnte, und das für jeden Geschmack, Zeitplan und Erfahrungshorizont vielfältige Möglichkeiten parat hält. Wo liegt Ueckermünde und das Stettiner Haff? Was ist überhaupt ein Haff? Was für Inseln gibt es in der Gegend? Welche Häfen? Welche Staatsgrenzen? Und überlegt euch schon einmal, welche Strecke die ‚Greif von Ueckermünde‘ unter realistischen Bedingungen am Tag zurück legen kann und welche Zeit zur Verfügung steht. Wir zeigen euch dann gerne an Bord, was – ohne dass wir uns in unnötige Gefahren und Frustrationen begeben – machbar ist und wie man auf der Seekarte dann z.B. den richtigen Kurs oder die *theoretische* Ankunftszeit berechnen kann.





## ZERUM

Zentrum für Erlebnispädagogik und Umweltbildung  
Kamigstraße 26  
17373 Ueckermünde  
Tel. 039771-22725  
Fax 039771-22025  
[www.zerum-ueckermuende.de](http://www.zerum-ueckermuende.de)

Förderverein Jugendsegelyacht 'Greif von Ueckermünde' e.V.  
[www.greif-von-ueckermuende.com](http://www.greif-von-ueckermuende.com)

Gestaltung & Inhalt:  
Sönke Preck, Marburg

Comics: © WDR mediagroup licensing GmbH/Distr. Bulls  
Foto Seite 4: [www.schiffspotter.de](http://www.schiffspotter.de)

Foto Seite 31: VEB Yachtwerft Berlin, Kay Schatkowski  
Foto Seite 30: Dietmar Hilbig

Weitere Fotos:  
ZERUM, Eckhard Budy, Dirk Gilgen,  
Andreas van der Heyden, Sönke Preck

2. Auflage © 2025

