

## 50 Jahre im PSV - unser Kutter Klasse Zwei (K2K) „Onkel Ernst“

### Vorwort:

Im Mai 1966 kam der in Bremen-Burg bei der Burmester Werft erbaute Jugendkutter zum Plöner Segler-Verein von 1908 e.V. . Diese Ausarbeitung soll interessierten Lesern nicht allein Herkunft, Werdegang und die aktuell notwendige und von der Werft Thomas Bergner-Bootsbau in Trappenkamp durchgeführte Instandsetzung unseres Kutters darstellen, sondern ab Seite 10 auch Aufschluss geben über die Geschichte des Kuttersegelns - nebenbei bemerkt eine der ältesten Jollenklassen weltweit. Nach einem Exkurs zum Jugendwanderkutter (JWK) möchte ich ab Seite 12 auch die Frage erörtern, warum noch heute - in Zeiten von Gleitjollen mit Spinnaker oder Skiffs mit Gennaker und auch in Zeiten von MatchRace-Klassen - Jugendliche das Kuttersegeln ausüben und wie sie dabei durch Ihre Segelvereine unterstützt werden können.

In der Folge wird ab Seite 15 dargestellt, was man im Rahmen der Jugendarbeit insbesondere in den Ferien noch alles mit einem Kutter unternehmen kann. Schwerpunkt bilden dabei beispielhafte Berichte über durchgeführte Insellager, Regattateilnahmen und Langfahrten; vielleicht regt dieses ja zu ähnlichen Aktionen an....

In der Anlage (ab Seite 21) werden unterschiedliche Zeitungsberichte, Berichte aus der Jugendgruppe zu den Langfahrten mit dem Kutter, Baupläne, Risse aber auch ein tabellarischer Vergleich K2K/JWK zur Verfügung gestellt.



Käpt'n Ferk-Regatta 2009

Danken möchte ich an dieser Stelle allen Sponsoren, die mit Ihren großen und kleinen Beiträgen aber auch mit ideeller oder tatkräftiger Unterstützung die umfangreiche Reparatur unseres Kutters „Onkel Ernst“ möglich gemacht haben. Dank gilt aber auch all denen, die mit Ihren Erinnerungen, Bildern und mitunter auch für mich neuen Informationen zu dieser Broschüre beigetragen haben.

## Die Bauwerft:<sup>1</sup>

Die Burmester Werft wurde 1920 in Bremen-Burg gegründet. Resultierend aus einer verstärkten Nachfrage für Yachten in den 1920er Jahren wuchs die Firma – ab 1925 Yacht- und Bootswerft Burmester GmbH – erheblich und ab 1935 wurde Ernst Burmester (1893–1965) Alleininhaber der Bootswerft.

In den 1930er-Jahren baute die Werft zum größten Teil Rettungsboote und kleine Boote für die Kriegsmarine, aber auch Räumboote und Seefahrtskreuzer-Yachten; ab 1941 auch auf zwei Zweigbetrieben in Swinemünde.

Im Januar 1945 wurde die Verlagerung der Swinemünder Werften nach Travemünde eingeleitet. Für ca. 80 Prozent des Materials gelang dies. Die Werften in Bremen und Travemünde überstanden den Krieg und führten danach Reparatur- und Aufräumarbeiten aus und bauten mit etwa 200 Mitarbeitern 1945 bis 1948 in Bremen-Burg Fischkutter der sogenannten Serie Nord mit Rümpfen nach KFK-Muster (Kriegsfischkutter der Marine) vorrangig aus „gerettetem“ Swinemünder Material. Ab 1948 baute die Werft auch wieder Yachten sowie Motorboote für verschiedene Zwecke und neue Minensuchboote für die Marine; aber auch Beiboote und Segelkutter wurden wieder für deutsche und ausländische Rechnung erstellt.

Der Schwerpunkt der Werft blieb jedoch im Bau von privaten Segel- und Motoryachten, insbesondere von „Hochseeyachten internationaler Klasse“ wie bereits vor dem Krieg. Zu den bekanntesten Yachtbauten der Werft gehören, außer vielen Yachten für die „Reichen der Welt“, zum Beispiel die erste *Roland von Bremen*, Siegerin des Transatlantik-Rennens im Jahr 1936, und – im Eigenbesitz von Ernst Burmester – die *Aschanti IV* von 1954, damals die größte deutsche Segelyacht. Die Zahl der Werftmitarbeiter stieg bis 1959 auf 750; sie sank dann bis Anfang 1970 auf rund 220. 1965, nach dem Tod von Ernst Burmester, übernahm ein Schwiegersohn Ernst Burmesters, der Hamburger Unternehmer und bekannte Segler Hans-Otto Schümann die Werft, die aber ab 1971 deutliche Verluste zu verzeichnen hatte.

1979 wurde die Burmester Werft von der Friedrich-Lürssen-Werft in Bremen-Vegesack übernommen und der Standort in Bremen-Burg aufgegeben. Auf dem Werftgelände in Burg richtete sich dann ab 1994 die Yachtwerft Meyer GmbH ein.

Ernst Burmester hat sich in den 60er Jahren deutliche Verdienste für die Förderung des Jugendsegelns erworben. Auf seiner Bremer Werft wurden nicht nur neue Kutter Klasse II für die Marine, sondern auch die damals neu entstandenen Jugendwanderkutter in handwerklich exzellenter Ausführung aufgelegt. Ein Viertel der JWK-Flotte ist dort gebaut worden. Meist als Lehrlingsarbeit, für die Burmester damals gerade die Selbstkosten geltend machte und so vielen Vereinen die Anschaffung ihrer Boote überhaupt erst ermöglichte. Diese Seite der Entwicklung des Segelsports ist in der Öffentlichkeit ziemlich unerwähnt geblieben. Der Kutter-Szene aber blieb sein Name mehrfach erhalten: Burmester schenkte auch der Segler-Vereinigung Cuxhaven, deren Ehrenmitglied er war, 1960 ihren ersten JWK, den der Verein nach seinem Mäzen ebenfalls „Onkel Ernst“ getauft hat. Er soll dort noch heute unter diesem Namen auf der Oste in Fahrt sein!

---

<sup>1</sup> Quellen: - Yachtsportarchiv digital, - Yachtsportmuseum digital, - Archiv Friedrich-Lürssen-Werft

## Die Geschichte unseres Kutters „Onkel Ernst“:<sup>2</sup>

Wie oben erwähnt, wurde 1956, mit Neugründung der Bundesmarine, das was an Booten fehlte neu gebaut und neunzehn Werften u.a. Havighorst, Staack, deDood, Scharstein und Burmester bauten zwischen 1956 und 1962 rund 180 verschiedene Boote.

Unser Kutter folgt dieser Serie von K2K. Er trägt die Baunummer 56/18 der Burmester Werft aus Bremen-Burg, hat aber nicht „gedient“ sondern wurde - so wird es erzählt - von den Lehrlingen der Burmester Werft gebaut, ggf. auch durch diese zum „pullen“ genutzt und Ende 1965 von Ernst Burmester dem Landessportverband Schleswig-Holstein zur Förderung des Jugendsegelns gestiftet.



### Werftplakette im Heck unseres Kutters.

Ob die 56 für das Baujahr steht oder lediglich eine Nummerierung darstellt lässt sich heute leider nicht mehr ermitteln.

Über Vermittlung des Vorstandes des Verbandes Schleswig-Holsteinischer Seglervereine hat der Landessportverband Schleswig-Holstein den Kutter an den Plöner Segler-Verein von 1908 e.V. vergeben. Im Mai 1966 wurde das Boot direkt durch die Werft angeliefert. Ob der Kutter zuvor evtl. noch bei einem anderen Segelverein war lässt sich heute leider nicht mehr feststellen - auch die Archive geben hierüber keinen Aufschluss - aber aufgrund der Baunummer 56/18 war von Vereinskameraden immer davon erzählt worden. Die jetzt aufgefundenen Zeitungsartikel lassen es auch als sehr unwahrscheinlich erscheinen, denn der PSV musste dieses Geschenk erst noch mit Rigg, Segeln und Schwimmwesten nachrüsten.



In Plön war der Kutter aber gern gesehen und eine gute Ergänzung zu den vorhandenen Piraten und ein Ersatz für die hier gezeigte, ausgemusterte Küstenjolle „Narvik“.

<sup>2</sup> Quellen: - Yachtsportarchiv digital, - Archiv Friedrich-Lürssen-Werft, - PSV-Archiv, - Plöner Monatsblätter April 1966, - OHT 14./16. Mai 1966, - mdl. Mitteilungen

Leider hat sich aus diesen Anfangsjahren kaum Papier erhalten und auch unsere Vereinschronik zum 100. Jubiläum erwähnt den Kutter nur mit wenigen Worten und eher beiläufig. Die jetzt im Stadt- und im Kreisarchiv aufgefundenen Artikel aus dem Ostholsteinischen Tageblatt und den Plöner Monatsblättern aus April, Mai und Juli 1966 sind anliegend aufgeführt und geben genauen Aufschluss über den Neuzugang:

**Morgen beim Plöner Seglerverein:**

OHT vom 14.Mai 1966“

## Vor dem Ansegeln Kuttertaufe

**Plön (psv).** Am morgigen Sonntag starten die Boote des Plöner Seglervereins zum offiziellen Ansegeln. Das Programm mußte in den letzten Tagen nochmals geändert werden. Die für dieses Wochenende vorgesehenen ersten beiden internen Regatten fallen aus.

Die für 11 Uhr am Sonntag vorgesehene Kuttertaufe findet erst um 14 Uhr statt, denn die Taufpatin kann zu einem früheren Termin Plön nicht erreichen. Taufpatin ist Frau Schümann, Hamburg, Tochter des im Vorjahr verstorbenen Werftbesitzers Ernst Burmester, der im Sommer des vorigen Jahres den Kutter für die schleswig-holsteinische Seglerjugend stiftete. Die Werft hat am Freitag das Schiff angeliefert, heute kommt der Segelmacher und bis heute abend will Jugendwart Gernot Seher den Kutter segelklar haben.

Der Kutter hat eine Länge von 8,50 m, seine größte Breite beträgt 2,20 m. Seine Masten tragen rund

30 qm Segel aus amerikanischem Dacron. Das Schiff eignet sich außerordentlich gut für die Segelausbildung und steht ausschließlich der Jugendabteilung des Plöner Seglervereins zur Verfügung. Der Verein hat für die zusätzliche Ausrüstung auch in die eigene Tasche greifen müssen; denn für Rigg, Segel und Schwimmwesten waren fast 2000 DM aufzubringen, die allerdings zum größeren Teil durch Spenden der Mitglieder aufkamen. Das segelfertige Boot präsentiert einen Wert von mehr als 15 000 DM.

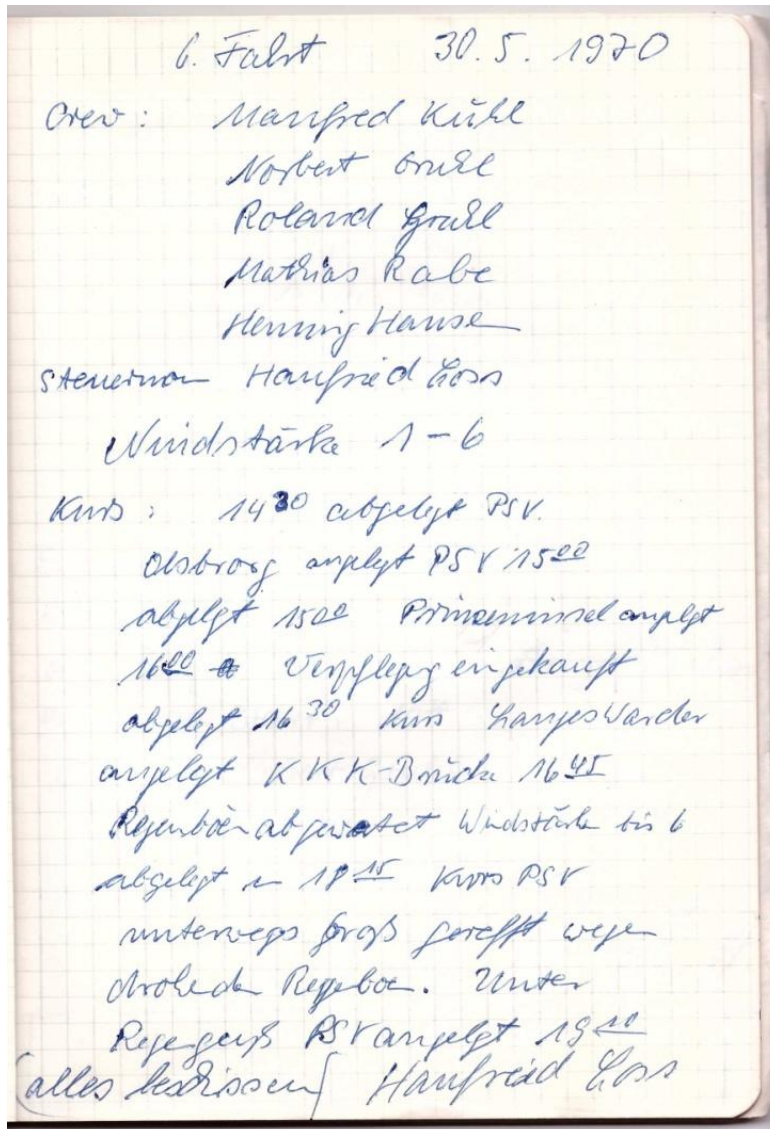
Nach der Bootstaufe läuft die gesamte Flotte des PSV zum Ansegeln aus. Kurs und Ziel werden Wind und Wetter bestimmen.



Regattabegleitfahrt mit „Sehleuten“

Gesegelt wurde der Kutter vorrangig durch die Jugendgruppe, aber auch zu Inselfesten auf Alswarder oder Langeswarder als Transporter und bei Regatten als Startschiff oder Begleitboot fand er immer wieder Verwendung. Wie heute auch, wurde nachmittags und am Wochenende gesegelt, sowie bei Regatten am See - in der Erinnerung zumeist erfolgreich - teilgenommen.

Erhalten hat sich ein Logbuch aus dem Jahre 1970 das die Fahrten nicht allein dem Datum nach, sondern auch mit den Details auflistet. Hieraus ein Auszug:



Viele der heute älteren Vereinsmitglieder haben auf dem Kutter gesegelt und im Laufe der Jahre das Boot betreut, gewartet und im Frühjahr auch gepönt. Der Kutter lag Anfangs im Winter unter einer Plane auf dem Vereinsgelände (erst ab 1982 in einer Scheune) und wurde im Frühjahr der damals üblichen Überholung unterzogen. Oftmals mussten dabei die im Vorjahr aufgetragenen Farb- und Lackschichten mühselig – bis auf's Holz – entfernt werden, da Feuchtigkeit daruntergezogen war, denn zum Lackieren war es draußen auch damals gegen Ende April/Anfang Mai zu kalt oder zu feucht oder gar beides. In späteren Jahren hat unser leider zu früh verstorbenes Vereinsmitglied Wolfgang Müller so manche Arbeitsstunde der Mitarbeiter seiner Lackierwerkstatt in den Farbaufbau des Kutters investiert.

1977 gab es (erstmalig?) einen neuen Satz Segel – damals gefertigt bei Walter Moritz in Travemünde und 1978 zur ersten Ostseereise mit dem Kutter wurden die bis dahin verzinkten Wanten durch solche aus 6mm Niro-Draht ersetzt. Die Darstellung dieser und anderer Langfahrten folgt ab Seite 21 dieses Berichtes – relevant ist aber, dass der Kutter 1979 erstmals eine Persenning bekam; vorher - und auch nachher, da die Persenning in der Regel nur zu den längeren Törns mitgeführt wurde - war er in der Saison schutzlos Sonne und Regen ausgeliefert.

Ab Ende der 80er Jahre gibt es zum Kutter - Uwe Kiel sei Dank – eine Dokumentation, aber leider zumeist auf Basis von Rechnungen für notwendige Instandsetzungen; 1988 mussten (wahrscheinlich nicht zum erstenmal – denn einige Jahre zuvor wurden schon die Duchten ersetzt) Teile des Unterwasserschiffs aufgrund Fäulnisschäden erneuert werden und in der Summe wurden damals rund DM 12000,- in den Erhalt des Kutters investiert.

1989 gab es dann zum Preis von DM 3100,- einen neuen Satz Segel der Firma Brüdersegel aus Wedel und da der Kutter intensiv genutzt wurde, waren zum Ende der Saison 1991 wiederum Farbarbeiten am Über- und Unterwasserschiff notwendig. Aus dem Angebot der Yachtwerft Dick geht hervor:

- je drei Druckstellen bzw. Risse der Beplankung im Unterwasserbereich an Bb- und Stb-Seite auffräsen, neues Plankenstück einsetzen, putzen und grundieren
- Unterwasserschiff 2x mit VC17 streichen
- Dollbordaussenseite anschleifen und weiß lackieren
- Beschädigte Lackierung am Spiegel Bb-Seite ausbessern
- an Stb-Seite Überwasser Lackschäden ausbessern, gesamte Fläche schleifen und lackieren.

Ende Oktober 1991 waren die Arbeiten zur Zufriedenheit von Vorstand und Jugendwart erledigt und der Kutter zurückgeholt – fast wäre er ein Opfer der Flammen geworden, denn zwei Wochen später war die Werft in Schwartbuck abgebrannt. Statt des Kutters stand nun aber das Boot unseres Vereinsmitgliedes Karl Hesse in dem Gebäude und auch das Ruderblatt des Motorbootes Karlchen ging in Flammen auf....

In den Folgejahren wiederholen sich die Rechnungen für Instandsetzungen und Farbarbeiten mit o.a. Tenor, weil man es eben nicht draußen und nicht selber/durch Vereinsmitglieder machen konnte und wollte; immer ging es um abziehen, schleifen, grundieren, lackieren und kleinere Reparaturen; 1994 gab es eine neue Pinne (in meiner Erinnerung die dritte...) und 1996 gab es (als Vermächtnis des verstorbenen Baron von Tettau) eine neue Persenning - die jetzt also auch schon wieder zwanzig Jahre auf dem Buckel hat.

Im Frühjahr 1999 ging man einmal einen anderen Weg. Der Arbeitsplan zur Kutterrenovierung nennt detailliert die zu erledigenden Aufgaben, neben Andreas Woyda (auch unter dem Namen „Müsli“ bekannt) waren es Stephan, Anne-Katrin, Benjamin, Katharina und Juliane die unter seiner Anleitung und Uli Küchenmeisters Aufsicht die Arbeiten durchgeführt haben.



**Vor dem Wind  
im „Hellock“**

Aber es wurde nicht nur geschliffen und gemalt, zwischendurch wurde der Kutter gesegelt, auch bei Regatten – hier am See und auswärts auf z.B. Schlei, Eckernförder- und Neustädter-Bucht und auch zur Kieler Woche. Die Dokumentation hierzu ist nicht so akribisch wie die Ablage der Rechnungen aber eine kleine, unvollständige Auflistung einiger Regattateilnahmen seit 1979 soll dieses exemplarisch belegen:

1979	10 Std-Regatta SCvP	1. Platz
1979	24 Std-Regatta PSV	1. Platz
1980	10 Std-Regatta SCvP	1. Platz
1981	10 Std-Regatta SCvP	1. Platz
1981	Neustädter Kutterregatta	? Platz
1982	Neustädter Kutterregatta	? Platz
1991	Kutterregatta MUS/PSV	6. Platz
1992	Kutterregatta MUS/PSV	3. Platz
1993	Kutterregatta MUS/PSV	2. Platz
1996	Landesjugendmeisterschaften Kutter	2. Platz
1997	Kieler Woche Kutterregatten	12. Platz
1997	Kutterregatta MUS/PSV	2. Platz
1998	Kieler Woche Kutterregatten	4. Platz
1998	Kutterregatta MUS/PSV	5. Platz
1999	Kieler Woche Kutterregatten	10. Platz
1999	Landesjugendmeisterschaften Kutter	1. Platz
1999	Kutterregatta MUS/PSV	1. Platz
1999	Blaues Band der Schlei	1. Platz
2000	Kieler Woche / Landesjugendmeisterschaften Kutter	6. Platz
2001	Kieler Woche / Landesjugendmeisterschaften Kutter	1. Platz
2002	Blaues Band der Schlei	2. Platz
2002	Kieler Woche Kutterregatten	10. Platz
2002	Landesjugendmeisterschaften Kutter	4. Platz
2009	Kieler Woche / Landesjugendmeisterschaften Kutter	1. Platz
2014	Kieler Woche / Landesjugendmeisterschaften Kutter	2. Platz

Auch zur Zeit hat der PSV wieder starke und erfolgreiche Jugendliche auf dem Kutter; wir erinnern uns alle an die Gewinne der Kutterregatten zur Kieler Woche 2015 und 2016 sowie den damit einhergehenden Gewinn der Landesjugendmeisterschaften 2015 und 2016 unter Matthias Mothes.



Ach ja, Rechnungen - wo man segelt, da wird später auch gehobelt: nach der Kieler Woche 2009 wurde Bb-vorne eine Planke teilweise ersetzt und im Herbst hat Torge Schreiber (der, der auf obigem Bild mit roter Weste vor dem Besan steht) umfangreiche Farbarbeiten durchführen dürfen.

2010 kam es dann bei einer Kenterung im Ascheberger Teil (und diesmal waren es nicht die älteren Jugendlichen sondern die ganz Alten.....) zu umfangreichen Schäden und Materialverlusten – auch diese wurden im Anschluss dann wieder behoben!

### Die Instandsetzung:

Im Herbst 2014 beim Abtakeln des Kutters während des Arbeitsdienstes fiel auf, dass aus dem Achtersteven Wasser herauslief, obwohl innen eigentlich kein Wasser mehr war – ganz schlechtes Zeichen! Dieses wurde untersucht und auf der Mitgliederhauptversammlung 2015 wurden Bilder, erste Kostenschätzungen und auch die Frage des Erhaltes des Kutters erörtert. Im Ergebnis einer Abstimmung hat sich die Mehrheit für die Reparatur und eine weitere Nutzung dieses Kutters ausgesprochen und viele Vereinskameraden und -kameradinnen haben ihre Bereitschaft erklärt „den Worten auch Geld folgen zu lassen“ – hierfür unser aller Dank. In den Folgemonaten wurden Anfragen an das Jugendaufbauwerk Koppelsberg, an Thomas Fuchs in Hutzfeld, Helmut Dick in Kiel, Andreas Gronau in Lütjenburg und an Thomas Bergner in Trappenkamp zur Angebotsabgabe eingeholt. Vorgabe war es, mit dem Boot in der Region bzw. auch bei dem Verein irgendwie verbundenen Firmen zu bleiben. Das Jugendaufbauwerk hätte gerne mit und für uns gearbeitet, fühlte sich aber durch die Größe des Projektes überfordert; die anderen Bootsbauer kannten den Kutter alle schon von früheren Arbeiten und Anfang Juli 2015 hat der Vorstand beschlossen den Auftrag an unser Vereinsmitglied Thomas Bergner zu geben, der nicht nur seit Mitte der 70er Jahre immer wieder mit dem Kutter gesegelt ist, sondern auch schon mehrfach am Kutter gearbeitet hat, also das Boot kennt und nebenbei das aus Sicht des Vorstandes wirtschaftlichste Angebot abgegeben hat. Als Fertigstellungstermin wurde der 12. April 2016 vereinbart.



Von Thomas Bergner hat der Vorstand des PSV folgende Befundung erhalten:

**Planken der inneren Karweellage im Achterschiffsbereich auf ca. 1mtr Länge vergammelt,**  
 dazu Aussenhaut beidseitig im beschädigten Bereich ausfräsen, trocknen, neue Planken einpassen,  
 Schäftungen anstecken, Planken einleimen, beputzen und versiegeln;  
 betroffene Spantenköpfe erneuern und Spanten mit Wasserablauföchern versehen



**Achtersteven inkl. Ruderbeschlagsaufnahme verrottet**

dazu Achtersteven austrennen, trocknen, neues Steventeil aus Kambala verleimen, einpassen und einleimen

Achterschiffsbereich verschleifen, mehrfach grundieren, versiegeln inkl. Zwischenschliff

**10 Stk Rundseln im Dollbord ausbauen, tlws. rottes Holz ausfräsen, trocknen, ausspunden, grundieren und mit Kent wieder einbauen**

Wasserablauflöcher im Dollbord setzen

Farbaufbau am Dollbord komplett erneuern

Farbaufbau am Unterwasserschiff komplett erneuern

**Lackaufbau Aussenhaut komplett erneuern,**

dazu Aussenhaut komplett abziehen, 2Komponenten-Lackaufbau erstellen inkl. Grundierung und zwischenschleifen

Wasserpass an der korrekten Stelle neu aufsetzen

**Farbaufbau innen ausbessern, Stellen anschleifen, ausbessern und hellblau lackieren  
Innenkiel und Bilge mit D1 und D2 behandeln/konservieren****Lackaufbau an 2 Masten und 3 Spieren erneuern/ausbessern**

Ggf. sind auch noch weitere bisher verdeckte Schäden aufzunehmen und ebenfalls fachgerecht zu reparieren....



**2014 Ansicht Richtung Heck**



**ca. 1977 Ansicht Bugwärts (mit den alten grauen Duchten)**

Nach werftinternen Verzögerungen hat die Reparatur leider erst am 11.05.2016 begonnen, sollte dann aber - durch Thomas Bergner fest zugesagt - endgültig zum 08.07.2016 beendet sein, doch Mitte Juli war der Kutter immer noch nicht zurück und erst am 30.09.2016 wurde der Kutter fertiggestellt. Somit konnte er in der Segelsaison 2016, wie schon in 2015, nicht durch die Jugendgruppe des PSV genutzt werden .

Eine kleine Fotodokumentation der Instandsetzung ist in der Anlage ab Seite 46 aufgenommen.

### Geschichte des Kuttersegelns:<sup>3</sup>

Im Jahre 1864 veröffentlichte die Marineleitung erstmals Vorschriften für den „täglichen Bootsdienst“, also das Segeln und auch Rudern an Bord von Beibooten der Marine. Ab 1881 lässt sich feststellen, dass Marinesoldaten Interesse an Segelwettfahrten hatten – und diese Wettfahrten wurden seit 1889 bei der Kieler Woche vor allem mit den unterschiedlichen Kriegsschiffsbeibooten ausgetragen. Zumeist handelte es sich dabei um Kiel- und Schwertlose, zwei- oder gar dreimastige offene aber schwere Boote, welche mit bis zu 20 Riemen auch gepullt werden konnten. Aus dem abendlichen Wettpullen der Rudermannschaften im Kieler Hafen entwickelten sich dann die, auch heute noch durchgeführten Kutterraces.

1895 ist zum ersten Mal ein Kutter mit Schwert bei der Kieler Woche am Start. Die Mannschaft des 1. Seebataillons hat sich dabei nicht mit Provisorien begnügt, sondern ist mit einer Neukonstruktion nach Art der bisherigen Marinekutter - aber leichter – angetreten und allen davongesegelt.

In den Zeiten bis zum ersten Weltkrieg wurden die unterschiedlichen Beiboote der Marine weiterentwickelt und es entstanden die Gruppen Barkasse, Pinasse, Kutter und Gig. Auch während des Krieges gehörte der Bootsdienst zur Ausbildung des seemännischen Nachwuchses und der als Wohn- und Exerzierschiff genutzte ehemalige Kreuzer Nympe erhielt hierfür 1916 von der Werft sechs voll ausgerüstete neue Kutter. Nach der Niederlage tauchten diese Boote dann, vermittelt durch die Präsidialgeschäftsstelle des Deutschen Flottenvereines, bei Krieger- und Jugendvereinen auf und bildeten somit die erste Keimzelle des Vereinssegelns. Auch die Freie Turnerschaft Kiel machte sich 1919 Hoffnungen auf eine Gig und sechs Kutter aus Marinebeständen und aus Schwerin meldet die Reichswehrbrigade 9 Bedarf für „...eine größere Anzahl geeigneter Boote“ an, um „die Frage des Rudersportes zur Ertüchtigung...“ des Nachwuchses lösen zu können.

1923 ist von den 1911 noch vorhandenen drei Pinassen-Klassen in der Marine keine mehr zum Segeln oder Rudern vorhanden. Von den Gig-Klassen hat nur noch eine überlebt und die fünf Barkassenklassen sind auf eine, die Klasse 0 zusammenschmolzen, werden aber erstmalig auch mit einem Rigg und über 90 m<sup>2</sup> Segelfläche versehen. Bei den Kuttern bleiben die größere Klasse I, die man jetzt „Linienriffskutter“ nennt und die Klasse II der „Kreuzerkutter“. Beide sind - mindestens seit 1919 - regulär mit einem Schwert versehen. Als Klasse II Kutter (K2K) hat dieser Entwurf bis in unsere Zeit überlebt und wurde Ende der 50er Jahre auch zum Urahn des an der Elbe entwickelten Jugendwanderkutters (JWK) – einige Risse und eine tabellarische Übersicht hierzu befinden sich in der Anlage.

Die Tradition der während der Kaiserzeit auch außerhalb der Kieler Woche durchgeführten internen Wettfahrten nimmt die Reichsmarine 1923 wieder auf und erlässt dazu „Bestimmungen für Standortsegelwettfahrten“. Danach wird vom 01. Mai bis 30. September jeden Sonnabendvormittag gesegelt, sowohl in Kiel, als auch in Flensburg, Wilhelmshaven, Stralsund, Swinemünde und Pillau. 3000 Teilnehmende sollen im Jahre 1935 an dieser Wettfahrtserie beteiligt gewesen sein. Für Kiel sieht die neue Vorschrift zusätzlich ein „Turniersegeln“ vor: Start der Kriegsschiffbeiboote unter Segeln, Abtakeln nach Zeit, Rudern nach Zeit, Auftakeln nach Zeit und unter Segeln an- und ablegen. Ein Szenario, welches sich bei der Hamburger Seglerjugend noch Jahrzehnte später als „Kutterzirkus“ auf Elbe und Alster erhalten hat.

Auch die Marinejugend benutzte für ihren Bootsdienst Kutter und Jollen, führte „schulmäßiges und Streckenrudern“ durch und veranstaltete Kutter-Wanderfahrten über Flüsse und auf Seen.

---

<sup>3</sup> Quellen: - Marine, 100 Jahre Wettsegeln mit Marinekuttern, - Marine, Geschichte der Kutter in der deutschen Marine, - Archiv Friedrich Lürssen Werft

1945 war erstmal für zehn Jahre alles aus bei der Marine - auch mit dem Segeln. Aber auch in dieser Zeit finden einzelne Kutter den - manchmal etwas verschlungenen - Weg in die Vereine. Erinnert sei an dieser Stelle an die zwei Kutter des SRSV; ersterer, die „Viking“, ein einmastiger Torpedobootskutter der Kriegsmarine letzterer, die „Schleswig-Holstein“, ein K2K aus späteren Bundesmarine-Beständen; beide inzwischen ersetzt durch Neubauten.

Ab 1956 wird mit Neugründung der Bundesmarine ein umfangreiches Bauprogramm aufgelegt und es werden auch wieder Kutter Klasse II (K2K) neu gebaut. Neunzehn Werften u.a. Havighorst, Staack, deDood, Scharstein und Burmester bauen zwischen 1956 und 1962 rund 180 Boote. Das Schiffbau-Ingenieur-Büro Oehlmann aus Travemünde liefert hierzu die Risse und auf allen steht „gepaust nach alter Vorlage“ – man hält sich an Altbewährtes, sowie Eiche und auch Mahagoni. Der Rumpf wird in Diagonal-Karweel-Bauweise hergestellt und die Heißvorrichtungen werden mit fünffacher Sicherheit ausgelegt, Masten und Spieren sind aus leichtem Tannenholz gefertigt, die Beschläge bestehen aus feuerverzinktem Schiffbaustahl – die Rundseln aus Bronze; für die Bauausführung und Verbolzung sind die Vorschriften des Germanischen Lloyd für hölzerne Segeljachten – Seefahrt – Ausgabe 1926 maßgebend.

#### **Exkurs zum Jugendwanderkutter:<sup>4</sup>**

Entstanden ist der Jugendwanderkutter (JWK) Mitte der 50er Jahre, als die Elbvereine die Jugendarbeit wieder besser fördern konnten. Die Grundform entstammt dem K2K (Rumpf/Bauform). Sie wurde jedoch etwas modifiziert, um bessere Segeleigenschaften und Seetüchtigkeit zu gewährleisten. So hat der JWK eine geschlossene Vor- und Achterpik, ein Senkruder und ein größeres Senkschwert. Konzipiert ist der JWK für eine Besatzung von 5-10 Leuten im Alter von 14-20 Jahren; Zusammenhalt sowie Teamfähigkeit werden auf dem Jugendkutter großgeschrieben. Im Gegensatz zu vielen anderen Schiffstypen in der Größe hat der Kutter keinen Motor, sondern lediglich Riemen, mit denen im Hafen manövriert werden kann. Dieses bedeutet mitunter an Flaudentagen schweißtreibende Pull-Aktionen, um den nächsten Hafen zu erreichen. Im Hafen wird über das offene Boot eine Zeltpernenning aufgebaut, um vor Wind und Regen zu schützen. Geschlafen wird entweder auf den Bodenbrettern oder auf den Duchten; gekocht wird auf Petroleum- oder - ganz modern - auf Gaskochern.



**Jugendwanderkutter (JWK) auf der Elbe unter Segel**



**und mit Jollenkreuzern vor Anker**

<sup>4</sup> Quellen: - SVWS, - Hamburger Seglerjugend

Auch an der Elbe hat das Kuttersegeln eine lange Tradition. So wurde schon vor den JWK-Zeiten im SVWS mit einem K2K (dem „Schlickrutscher“) gesegelt. Dann wurden aber Mitte der 50er Jahre zwei JWK für die Jugendabteilung angeschafft, der „Kurt Lange“ (7) und der „Roland von Wedel“ (8), wobei der Roland aber auf Grund von Baufehlern nicht lange im Verein blieb. Er segelt heute als „Keen Tied“ im ESV.

Der „Kurt Lange“ hingegen segelte lange und erfolgreich unter dem Stander des SVWS bis in den 70er Jahren der Wunsch nach einem neuen Jugendkutter aufkam. So wurde von dem „Kurt Lange“ eine Form abgenommen. Aus dieser Form entstanden 1974 bei Schneidereit in Stade die ersten zwei Kunststoffkutter, der „Roland von Wedel“ (17) und die beim MSC beheimatete Dockenhuden (18). Moderne Jugendwanderkutter besitzen heute neben wasserdichter Vor- und Achterpiek auch einen durchgehenden Doppelboden.

Jugendkutter sind im ganzen Norddeutschen Raum zu finden. Die größte Flotte ist jedoch an der Niederelbe mit rund 25 Kuttern beheimatet. Jedes Jahr finden mit den Kuttern verschiedenste Veranstaltungen statt. So gibt es neben den Wochenendtouren auch Regatten auf Alster oder Elbe und sogar eine große, mehrwöchige Sommertour, bei der man zusammen mit anderen Seglern und Kuttern die dänisch-deutschen Ostseeküsten „unsicher macht“.

### **Warum Kuttersegeln:<sup>5</sup>**

Die Frage warum junge aber auch alte Segler heute noch gerne auf dem Kutter segeln hatte ich Eingangs schon aufgeworfen. Die Antwort darauf zieht sich wie ein roter Faden durch dieses mittlerweile schon längere Schriftstück – doch was sagt die Seemannschaft „das“ Handbuch für den Yachtsport - die Bibel der Segler - dazu? Die Seemannschaft widmete einstmals dem Kuttersegeln ein ganzes Kapitel - also:

„Ein Kutter stellt infolge seiner Bauweise, seiner Takelung, seines Trimmings und vor allem seiner Schwerfälligkeit an das seemännische und seglerische Können eines Kuttersteuerers weit größere Anforderungen als das Führen einer gleich großen Klassen- oder Tourenyacht. Nicht jeder gute Regatta- oder Fahrtensegler wird ohne gründliche Kenntnis der besonderen Eigenschaften eines Segelkutters zu dessen Führung imstande sein. Umgekehrt aber wird ein guter Kuttersteuerer, der die besonderen Eigenschaften eines Segelkutters gründlich kennengelernt und nirgendwo besser als auf einem solchen sich mit der Wirkung sowohl einer richtigen Ballastverteilung als auch der einzelnen Segel auf das Drehmoment, den Trimm, das Kurshalten usw. hat vertraut machen können, bei der Führung einer gleich großen oder sogar größeren Yacht – vom rein seglerisch-seemännischen Gesichtspunkt aus betrachtet – keinerlei Schwierigkeiten haben.“ Weiterhin kann man lesen: „Es gibt in einigen Segelklubs Jugendabteilungen, deren Angehörige auf Segelkuttern während der Ferien ausgedehnte Seereisen unternehmen. Wenn man einen Segelkutter auch nicht gerade als das idealste Reiseschiff bezeichnen kann, so hat er doch seine Brauchbarkeit für Reisezwecke häufig genug unter Beweis gestellt, nicht zuletzt wegen seiner Seetüchtigkeit. Noch mehr aber ist ein Segelkutter geeignet, einem mit den Anfangsgrundlagen bereits vertrauten Segler die vielseitigen Möglichkeiten aufzuzeigen, die er durch Studium und Kenntnis der seglerischen Eigenschaften eines Kutters überall später in der seglerischen Praxis mit Erfolg anwenden kann.“

Soweit die Seemannschaft - es muss konstatiert werden, wer immer das geschrieben hat, hat recht. Der Kutter ist und bleibt das ideale Ausbildungsboot in der Gruppe und er bietet vielfältigste

---

<sup>5</sup> Quellen: - Seemannschaft – Handbuch für den Yachtsport, 10.Aufl., Kap.F Kuttersegeln

Möglichkeiten der Freizeitgestaltung bis hin zu mehrwöchigen Fahrten und vor allem sozialpädagogisch wichtig: ein einzigartiges Gruppenerlebnis – Kuttersegeln macht einfach Spaß!

Zur weiteren Verdeutlichung eine Seite aus dem zufällig aufgefundenen Logbuch von 1970

– (das Einverständnis der namentlich Genannten wird vorausgesetzt) – sonst muss Häsi die Zustimmung „nachholen“...:

9. Falert 14. 6. 70  
 Crew:   
 Comelia Faack  
 Barbara Rubes  
 Helga Haack  
 Matthias Rebe  
 Norbert Greul  
 Roland "  
 Manfred Kühn  
 1 Kiste Bier, 3 Kas. Radios  
 Steuermann: H. Albrecht  
 Windstärke: 0 - 1/2  
 abgelegt: 10<sup>50</sup> - Promenadenstrand  
 angelegt: 13<sup>50</sup> - Rubes' Garten, über-  
 mäßig gegessen; <sup>oder</sup> ~~etlich~~ geoffen  
 danach Kurs Fegetasche; unterwegs  
 alle Vereinsmitglieder getauft, Fege-  
 tasche gecontert, zurück zum P S U -  
 Badefest veranstaltet. alle nach  
 Hause gegangen - mit trockenem ~~Platz~~  
 abgetakelt. 19<sup>30</sup> H. Albrecht

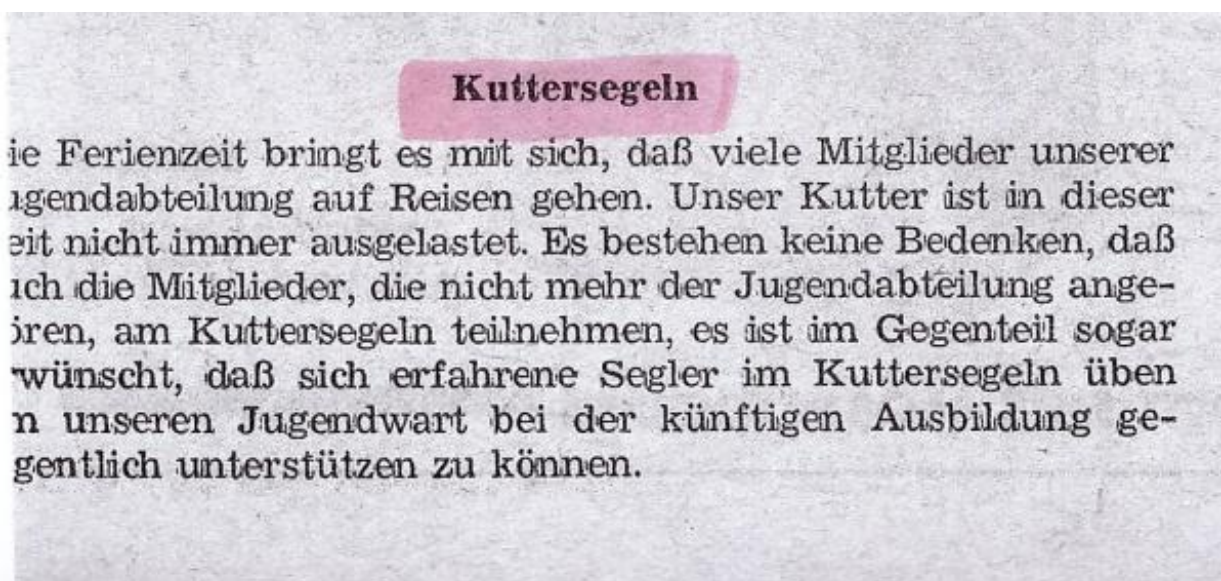
Und auch das gehört dazu, die Jugendgruppe des PSV beim Stadtfest 1986:



**Unser Kutter „auf Achse“ beim Stadtjubiläum**

**Anlässlich der 750-Jahr-Feier war die Stadt Plön festlich geschmückt Mittelpunkt vieler Feierlichkeiten. Ein prächtiger Umzug begeisterte die Plöner und viele Besucher im August 1986.**

Soweit zur Historie und Theorie. In der Folge soll anhand einiger Berichte aus der Jugendgruppe exemplarisch aufgezeigt werden, was die PSV-Jugendlichen schon so alles mit dem Kutter erlebt und erfahren haben. Zuvor aber noch eine Zeitungsnotiz aus den 60er-Jahren, welche aber heute immer noch topaktuell ist:



**Plöner Monatsblätter Juli 1966** (leider fehlen einige Buchstaben der Vorlage)

### **Möglichkeiten der Freizeitgestaltung mit dem Kutter:**

Der Kutter ist kein Einhandboot - auch wenn man ihn bei entsprechender Wetterlage durchaus alleine segeln kann – es ist Teamwork und Gemeinschaftserlebnis von der Pike auf - sowohl beim „pönen“, als auch beim segeln und erst recht beim zusammen feiern!

Exemplarisch soll aufgezeigt werden, was Vereinsmitglieder - vornehmlich der Jugendgruppe zugehörig - so alles angestellt haben um damit gleichzeitig Anreize für Nachahmer zu setzen. Das Spektrum einer Langfahrt geht dabei von Zeltlager auf Langeswarder und Tagestouren auf dem Großen Plöner See, über Regattateilnahme auswärts und Leben im Zelt hin zu der Langfahrt auf der Ostsee. Dabei gibt es wiederum Alternativen wie Leben unter der Persenning an Bord oder zelten an Land, aber vor allem auch die Frage ob alleine unterwegs oder in der Gruppe mit mehreren Booten – vorzugsweise andere Kutter.

### **Insellager der Jugendgruppe:<sup>6</sup>**

Vom 17. bis zum 22. August 2009 wurde mit einer kleinen (aber feinen) Gruppe von nur fünf Jugendlichen - in der Erinnerung letztmalig, aber hoffentlich nicht endgültig - das Insellager der Jugendgruppe des PSV auf der Insel Langeswarder durchgeführt. Verteilt auf drei Zelte und fünf Segelboote waren mit zwei Erwachsenen somit sieben Personen bei Traumwetter eine Woche auf Langeswarder:

Segeln, Essen, Spielen und Baden, waren (in der angegebenen Reihenfolge) dabei die vorrangigen Beschäftigungen und auch wenn es nach drei Tagen schien, dass die Vorräte zur Neige gehen und die Kid´s den Betreuern „die letzten Haare vom Kopf fressen“ so sind doch alle satt geworden und auch in jenem Jahr haben die bewährten 50 Euro „Futtergeld“ allen Unkenrufen zum Trotz wieder ausgereicht.

Aufgrund der sehr kleinen Gruppe hatten wir nur Laser und Piraten dabei, aber jeden Tag waren wir mehrere Stunden auf dem Wasser und hatten gerade für die Jüngeren ein seglerisch anspruchsvolles Programm zu bewältigen. Die Jüngsten wurden auf dem Laser-Radial oder auf dem Piraten dem Opti entwöhnt; aber auch die zwei „Großen“ Lina und Thomas bekamen jetzt mit Spinnakersegeln auf dem Piraten eine echte Alternative zum Laser-Radial geboten.

Unvergesslich die für fast alle erstmalige Teilnahme am Mittwochssegeln: hatte diese doch noch lange hinterher zu erregten Diskussionen geführt „warum einige Segler sich eigentlich bei so einer „Pille-Palle-Regatta“ (gemeint ist eine Veranstaltung die rein dem Spaß dienen soll) aufführen, als seien sie auf einer Europameisterschaft oder bei der Olympiade.

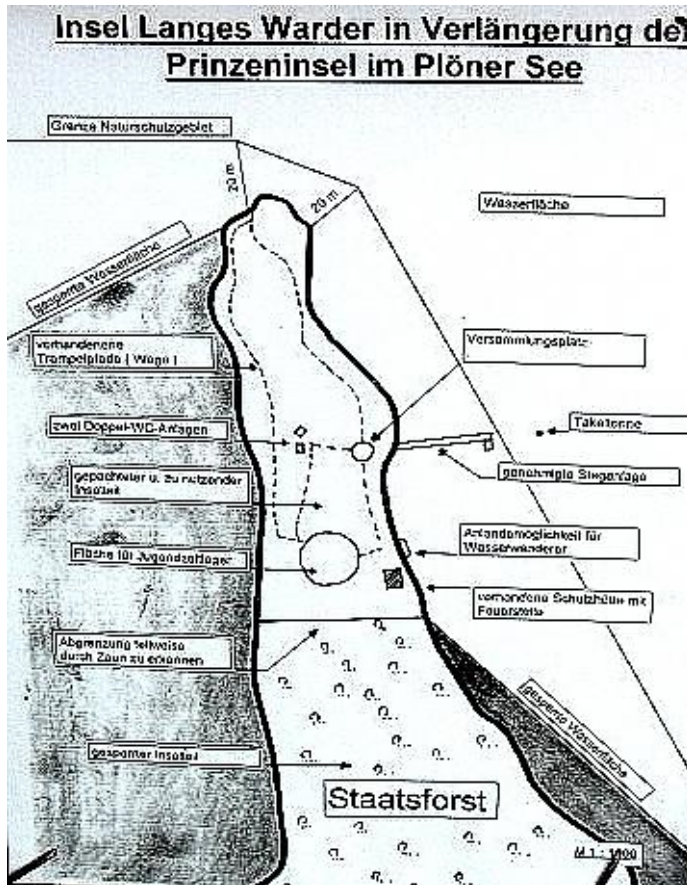
Allgemein anerkanntes Highlight des Tages war danach jedenfalls die Rückfahrt zur Insel: Fast allein auf dem See und bei ruhigem Wetter hinein in den Sonnenuntergang. Ein für die Jüngeren neues oder seltenes Erlebnis....

Mit Langeswarder als Basis lassen sich Touren nach Stadtbek und in den Ascheberger Teil (nach Dersau oder Ascheberg) durchführen, die sonst mit der Gruppe - und besonders wenn Opti´s dabei sind – zeitlich nur selten realisieren lassen. Schon allein deshalb war das Insellager über Jahre ein MUSS um den See aber auch die Natur am und im See kennenzulernen. Ich meine damit nicht die

---

<sup>6</sup> Quelle: - Jugendgruppe PSV

Zerkarien, sondern das Getier auf der Insel - den täglichen Besuch der schwarz-gelb-gestreiften Haustiere und den richtigen Umgang mit ihnen, aber auch das Erlebnis einen (ausgewachsenen) Seeadler in rund 20m Höhe mehrfach kreisend zu erleben. Wer das alles noch nicht kennt, kann ja mal mitkommen.....



### Regattateilnahme auswärts:<sup>7</sup>

Früher war das Verreisen deutlich schwieriger als heute, denn es gab für den Kutter keinen eigenen Trailer; dieser musste genauso wie ein passendes Zugfahrzeug immer von gutwilligen Vereinskameraden ausgeliehen werden. Trotzdem war die Jugendgruppe des PSV – mit eigenem Kutter – bei auswärtigen Regatten anzutreffen: zur Kieler Woche, in Neustadt, in Eckernförde und auch an der Schlei zum Blauen Band im Spätherbst - aber Ende der 70er Jahre auch zur sogenannten Schleiwoche. Das war damals in der ersten Ferienwoche „das“ seglerische Ereignis im Internat Louisenlund. Anreise auf eigenem Kiel ab Schilksee oder per Trailer – Leben im Zelt oder einmal auch im Massenlager in der Turnhalle – Eingeweihte erinnern sich an Fahrten mit einem Fiat 500 innerhalb des Internatsgeländes und innerhalb der Turnhalle....

<sup>7</sup> Quellen: - Jugendgruppe PSV



Exemplarisch hier nun der Bericht Johanna Riesers - Jugendgruppe des PSV - aus dem Jahre 2009 zur Kieler Woche. Es war ein wirklich tolles Erlebnis, bei dem sogar das Wetter zum größten Teil gut mitspielte:

„Da wir auf unserem Kutter „Onkel Ernst“ in Plön schon reichlich trainiert hatten und da die Marinekutter viel zu ungemütlich sind, haben wir uns für die umständlichere Methode entschieden und sind mitsamt Kutter zur Kieler Woche 2009 gefahren. Die erste Regatta war zwar erst am Dienstag, wir fuhren aber wegen des Aufbaus und des Kranens bereits am Montag nach Kiel zum Marinestützpunkt, auf dem auch unser Zeltplatz lag. Wir, das heißt: Johanna Rieser, Malte Kraus, Simon Jürgens, Marten Schmidt, Lennart Groeneveldt, Frieda Bergner, Johanna Kröger, Niklas Hochmann, Paula Rieser, unsere Betreuerin Sonja und Sandra, ein Gast aus Köln. Um ca. 17 Uhr waren wir dank Uli in Kiel und konnten endlich den Kutter kranen. Nachdem dieser „Spaß“ erledigt war, ging es ab auf den Zeltplatz, wo schon etliche Segelkameraden ihre Zelte aufgebaut hatten. Wir bekamen einen relativ großen Liegeplatz in der Nähe des Ausgangs zur Verfügung gestellt und fingen dann auch sofort an, die Zelte aufzubauen. Zuerst stand Simons und Niklas' Zelt (jedoch leider am falschen Platz), dann folgten die drei großen 5-Mann-Zelte, die wir noch vom Insellager kannten. Die Bänke und der Tisch wurden aufgestellt und Frieda und Simon machten sich gleich daran, Wasser aufzustellen und den Tisch für Spaghetti mit Tomatensauce zu decken (unser Standardessen). Nach dem Essen, welches aufgrund unseres Hungers sehr gut schmeckte, machte sich der Küchendienst an den Abwasch, während die anderen Crewmitglieder den Platz erkundeten oder es sich auf den komfortablen Liegestühlen des PSV bequem machten. Der Küchendienst wurde im Übrigen im Voraus von Johanna und Frieda bestimmt. Er bestand jeweils aus zwei mehr oder weniger „motivierten“ Helfern, die sich um das Essen und den Abwasch eines ganzen Tages zu kümmern hatten. Am Abend des ersten Tages, es war übrigens Montag, der 22.6.09 machten einige von uns gleich schon mal die Kiellinie unsicher, während andere den ersten Abend (aufgrund von Fußproblemen oder Anderem) gemütlich auf dem Zeltplatz verbrachten. So ging dann der erste Tag ohne ernsthafte Probleme zu Ende.

Dienstag fand dann die erste Regatta statt. Wir sind in der Klasse K2K gestartet. Der Start war zwar erst um 13 Uhr, doch weil es vorher ein paar Missverständnisse über die Zeit gegeben hatte, war die Jugendgruppe des PSV schon um 11 Uhr, nach einem ausgiebigen Frühstück (sogar mit Brötchen), auf dem Wasser. Die dadurch gewonnene Zeit hat die 9-köpfige Crew dann fürs Training genutzt. Zwei Leute sind immer an Land geblieben, um für die Verpflegung der fleißigen Segler zu sorgen und um auf die Wertsachen zu achten; am Dienstag waren das zwei „Invaliden“ mit dreifachem Bänderriss und Knieproblemen. Die Segler haben gleich am Regattaanfangstag zwei Mal den ersten Platz geholt. Nach der Regatta gab es dann Milchreis für alle, der nach 2 Stunden dann auch endlich essbar war... Jeden Tag bestimmten wir einen „Tagessieger“, der einen Preis und die Anerkennung seiner Kollegen erhielt. Am ersten richtigen Tag wurden gleich drei Leute Tagessieger. Niklas, Lennart und Johanna Kr. wurden von den anderen zum fleißigsten, lustigsten und sozialsten Crewmitglied gewählt und erhielten als gemeinsamen Preis eine Palette Bier, welche sie netterweise mit der gesamten Truppe teilten. Der späte Abend des Dienstags wurde wieder auf der Kiellinie mit feiern, tanzen und „Wasser“ trinken verbracht.

Der Mittwoch startete schon sehr früh. Es kündigte sich übrigens wieder wunderschönes Wetter an, so wie wir es schon die ersten beiden Tage genießen durften. Die Regatta startete leider schon um 8:30, weshalb wir nicht wirklich ausschlafen konnten. Nach einem hektischen Frühstück machte sich dieselbe Crew wie am Vortag auf, um mit „Onkel Ernst“ den ersten Platz anzustreben. Nicht ganz unser Ziel erreichend, ersegelten wir am zweiten Tag inklusive Kollision mit dem SRSV dennoch einen guten zweiten und einen ersten Platz.

Am Donnerstag konnten wir dann endlich unseren ersten Platz in der Klasse K2K sichern und feierten den ganzen Nachmittag und Abend unseren Triumph. Nach einem ausgiebigen Mittagessen verschwanden einige von uns auf die Kiellinie, andere genossen den letzten Nachmittag und Abend auf dem Zeltplatz.

Nun war es schon wieder so weit. Freitag und somit der letzte Tag der Regattawoche war angebrochen. An diesem Tag hatten wir noch einiges vor. Wir mussten zunächst unseren „Onkel Ernst“ ordnungsgemäß verstauen und die gesamten Zelte abbauen und einpacken. Zu allem Übel kam auch noch ein beißender und heftiger Wind hinzu, der uns das schön geordnete Gepäck wieder durcheinander wüfelte und unsere Isomatten, Handtücher und den angehäuften Müll auf dem ganzen Zeltplatz verteilte. Um ca. 13 Uhr fand dann die Siegerehrung statt, die ein wenig peinlich für den PSV vonstattenging. Da wir keine einheitlichen T-Shirts, wie zum Beispiel der SRSV, hatten, nahmen wir alle eine rosa Hawaii-Kette um den Hals, damit uns jedermann als PSV-ler identifizieren konnte. Die Klasse K2K wurde aufgerufen und wir erhielten unseren ersten Preis (eine Holztafel) und Urkunden. Wie es bei der Siegerehrung üblich ist, versuchten wir uns auch an einem Mannschaftsspruch, jedoch klappte das nicht so ganz.

Nach der Siegerehrung fuhren wir dann erschöpft, aber zufrieden nach Hause ins gute alte Plön zurück.“

### **Regattateilnahme auswärts in Kooperation mit dem SRSV:<sup>8</sup>**

Im Jahre 2014 sollte es mal wieder auf die Kieler Woche zum Kuttersegeln! Im Prinzip keine schlechte Idee, aber ohne eine vollständige Crew nicht durchführbar, oder doch? Anna Sütel vom SRSV, die auch als Kutterobfrau des SVSH aktiv ist, hatte die Lösung parat: „Stell doch einfach eine halbe Mannschaft auf, die fehlenden Segler kommen dann von unserem Verein!“ Somit wurde montags ein zusätzlicher Trainingsnachmittag eingerichtet und das gemeinsame Kuttersegelprojekt Kieler Woche konnte beginnen. Nach einer kurzen Phase des gegenseitigen Kennenlernens wurde fleißig trainiert. Für eine funktionierende Mannschaft waren viele Wenden, Halsen und Krinkel nötig, doch mit jeder Trainingseinheit lief es besser. Zusätzlich konnte Anna an zwei Wochenenden ein gemeinsames Training mit dem PSV-Kutter und den zwei SRSV Kuttern durchführen. Intensives Starttraining und Kurzwettfahrten spornten die Besatzungen derart an, dass es einige Male eng zwischen den Booten wurde; dies löste hin und wieder eine gewisse Unruhe auf dem Trainerboot aus. Am letzten Trainingstag brach die Schwerttalje unseres Kutters. Beim Kranen zeigte sich ein Schaden des Schwertbolzens. Innerhalb nur einer Woche konnte Thomas Bergner den Kutter wieder klar machen, so dass wir das Training vor der Kieler Woche fortsetzen konnten. Vielen Dank für die schnelle Reparatur! Auf der Kieler Woche startete das PSV/SRSV-Team mit Matthias Mothes als Steuermann zur Offenen Landesjugendmeisterschaft der Marinekutter. Bei recht gutem Kieler-Woche-Wetter, aber wenig Wind, konnten bis auf eine alle Wettfahrten ausgesegelt werden und am Ende landeten unsere Jugendlichen auf dem zweiten Platz, nur geschlagen von einer Mannschaft des SVSH.

### **Zu einigen der Langfahrten mit dem Kutter auf der Ostsee gibt es Berichte:<sup>9</sup>**

---

<sup>8</sup> Quellen: - Jugendgruppe PSV

<sup>9</sup> Quellen: - Jugendgruppe PSV, - Die Yacht 22/1979 S.100ff

**1978** war unser Kutter vermutlich erstmals an der Schlei. Mit geliehenem Trailer ging es nach Kiel-Schilksee. Von dort führte die Sommertour zur Schlei. Übernachtet wurde jeweils im Zelt, zuerst in Maasholm, dann vor Gunneby am Strand und vom 19. – 21.07. in Louisenlund. Dort wurde zusammen mit acht anderen Kuttern an der Regattaserie des Internates Stiftung Louisenlund teilgenommen. Am 22.07. ging es Richtung Schleimünde und am Folgetag von dort nach Eckernförde um dort, auf Einladung der Hamburger JWK-Segler an deren Kuttertreffen und -regatta teilzunehmen. Unterkunft wie gehabt im Zelt an Land – tagsüber segeln und abends Fete mit den Hamburger (SVAOe) und Kieler (SVK) Kuttersegler/innen .....

Am 27.07. ging es dann bei kaum Wind zurück (gefühlte wurde 1/3 der Strecke gepullt) und abends war der Kutter dann wieder in Schilksee. Resümee war damals: ohne Persenning und ohne Navigationslichter fehlt einem etwas und ein Motor kann bei Flaute auch nicht schaden!



**1978 Handwerk**



**1993 mit Motorunterstützung**

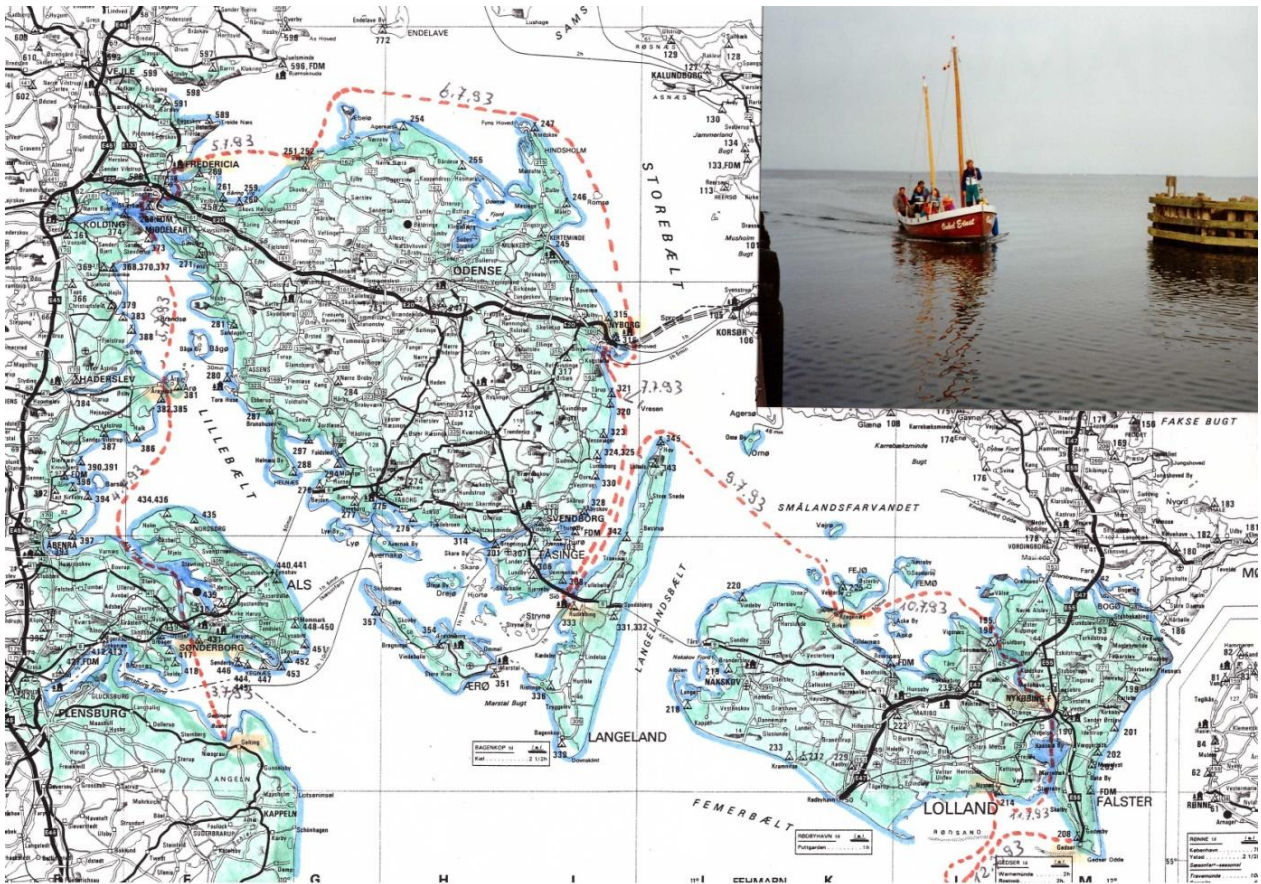
**1979** war der Kutter des PSV sogar mit einem Artikel in der Yacht erwähnt. Die Details der Reise vom 06.07.1979 bis zum 26.07.1979 sind nachzulesen in der Ausgabe 22/79 oder in der Anlage dieser Darstellung.

**1980** ging es dann vom 07. Juli bis zum 11. Juli wieder zur Schlei und ab 12. Juli den Kleinen Belt hinauf. Häfen waren Kiel-Schilksee, Louisenlund mit 3tägiger Regattateilnahme, anschließend Schleimünde, Sonderborg, Aarö, Lyö, Langballigau und am 22. Juli war der Kutter wieder zurück in Schilksee.

### **Die distanzmäßig längste Tour führte unseren Kutter vom 03.07. bis 12.07.1993 rund Fünen und durch den Guldborgsund.**

Eine Strecke, welche sich in dieser Zeitspanne nur durch Einsatz von vorbereitetem Zeltlager und eines Marketenderbusses realisieren lässt. Es bedarf somit einer relativ straffen Organisation und Vorausplanung eines Landkommandos, welches wiederum eine Reaktion auf z.B. Wetteränderungen nur schwer möglich macht - und persönliche Anmerkung am Rande: Die Reisedstrecke bietet so viel Schönes, da sollte man sich doch einfach mehr Zeit nehmen.....

Der detaillierte Bericht des damaligen Kuttersteuerers ist ebenfalls in der Anlage zu finden und soll, wie Eingangs erwähnt, zusammen mit den anderen Berichten, einfach nur der Anregung dienen, also Ideen liefern, was man so alles machen kann mit einem Kutter.



### Ostseetour 1996 in Kooperation mit dem SRSV:<sup>10</sup>

Kuttersegeln ist ein Gruppenerlebnis; dieses tritt besonders bei Touren zusammen mit anderen Kuttern hervor.

Vom 15.-21.06.1996 unternahmen fünf Jugendmitglieder des PSV in einer Gemeinschaftsveranstaltung mit den Kuttern des SRSV eine Kuttertour nach Dänemark. Der Reisebericht mit den entsprechenden Details ist ebenfalls in der Anlage als Kopie aufgenommen.

### Andere Ostseetouren:

Neben diesen Ostseetouren mit dem Kutter wurde in den Jahren von 1992 bis 2004 für jeweils 8 bis 10 Jugendliche des Plöner Segler-Vereins ein hochseetaugliches Schiff gechartert, um mit diesem in den Sommerferien längere und sichere Ausbildungstörns auf der Ostsee machen zu können.

Hierbei wurde die PSV-Jugendgruppe durch Kreissportverband sowie Kreis- und Landesseglerverband stark unterstützt!

<sup>10</sup> Quellen: - Jugendgruppe PSV

## Anhang:

Um den Textteil nicht zu sehr zu überfrachten wurden Details und Bezüge ausgespart, die im nun folgenden Anhang dargestellt werden sollen.



**Als Abschrift der Bericht aus der Yacht 22/1979 zu der zweiten Langfahrt mit dem Kutter auf der Ostsee:<sup>11</sup>**

„Zum zweitenmal plante die Jugendgruppe des Plöner Segler-Verein von 1908 e.V. einen Ferientörn auf der Ostsee. Diesmal sollte es rund Lolland gehen. Drei Wochen lang verbrachten die Jungen und Mädchen jede freie Minute mit Reisevorbereitungen – ebenso lange wollten sie unterwegs sein. Der Vorstand machte Geld locker für eine Persenning, für Positionslaternen und Seekarten. Vereinsmitglieder stifteten einen Außenbordmotor und stellten Trailer und Zugfahrzeug zur Verfügung.

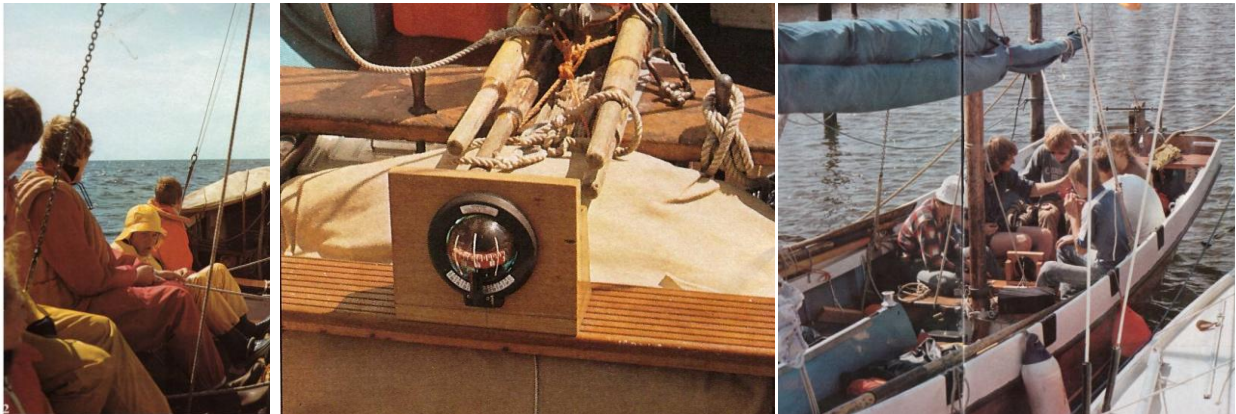
Am 06. Juli 1979 war es soweit. Die siebenköpfige Crew im Alter zwischen 15 und 25 Jahren, darunter ein Mädchen, ist im Olympia-Zentrum Kiel-Schilksee versammelt, der Jugendkutter ist seeklar. Beim ersten Blick unter die Persenning, wo die anderen schon geordnet-chaotisch in ihren

<sup>11</sup> Quellen: - Jugendgruppe PSV, - Die Yacht 22/1979 S.100ff

Schlafsäcken muffeln, wird (dem damaligen Schreiber: Arne Kassbaum) ein ratlos bis verzweifelter Gesichtsausdruck bescheinigt. Er hatte den Kutter immer für einen Segler gehalten und übernachtete erstmal verwirrt in seinem Auto.

Der Morgen wird beinahe verschlafen. Nach dem Frühstück krepeln wir die Ärmel hoch und der Kutter wird von einem Hausboot in ein Segelfahrzeug zurückverwandelt. Wenig später nehmen wir bei raumen Winden Kurs auf Bagenkop.

Der Jugendkutter stammt vom klassischen Marinekutter ab und ist 1956 (? laut Werftplakette ?) bei Burmester in Bremen von Lehrlingen gebaut worden. Er kann sowohl gesegelt als auch von bis zu zehn Leuten gerudert werden. Luggernetakelt trägt er bei 8,50m Länge etwa 35qm am Wind, verteilt auf drei Segel an zwei Masten.



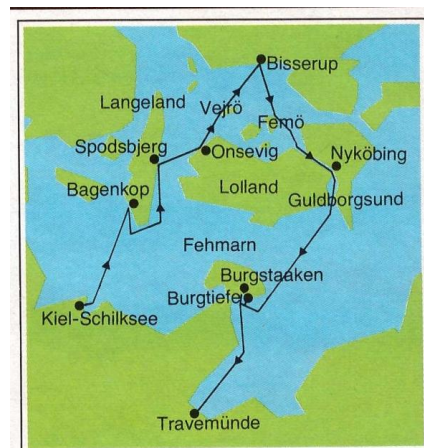
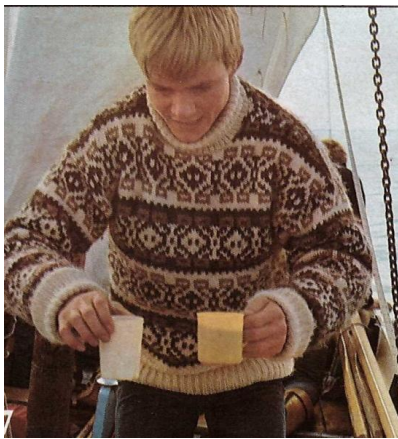
Mit Hilfe von „Knackbrettern“ (knacken = schlafen) sind achtern und beidseits des Schwertkastens vier Kojen entstanden. Einer schläft quer vor dem Besan und zwei rutschen mit ihren Luftmatratzen unter die Schwertkasten-Duchten.

Bagenkop erreichen wir nach sechsständiger Fahrt über offene See. Unser Kompaß hat sich damit als genügend genau erwiesen. Die nächsten drei Tage bescheren uns leider einen Nordwest zwischen 6 und 8 Bft., und das ist für einen offenen Kutter zuviel, denn mit zunehmend gerefften Segeln werden die ohnehin nicht berauschenden Kreuzeigenschaften immer mieser, bis man eben keinen Luvraum mehr gewinnen kann. Wir entschließen uns, im sicheren Hafen zu bleiben. SO vergehen die Tage und wir sind erst 30 Meilen gesegelt. An einem dieser Hafentage haben wir zur Mittagszeit ein Erlebnis, bei dem das Essen kalt wird. Eine nagelneue Granada 31 verfehlt bei einem Anlegemanöver die Box und wird vom Wind vierkant auf die Kaimauer getrieben. Wir eilen zu Hilfe – werfen Leinen, Kommandos werden gebrüllt. Schon will die Yacht den vereinten Bemühungen folgen, da bahnt sich eine dramatische Wende an: Eine blutrote Cometino prescht unter Maschine in den Hafen. Der Skipper taucht lässig weg und schaltet auf rückwärts. Zu spät! Sein Schiff treibt unaufhaltsam auf die Granada zu, deren Skipper, die Unabwendbarkeit des Zusammenpralls ahnend, sich zu einem gequälten „Mensch, mach´ keinen Quatsch!“ durchringt. Irgendjemand versucht noch seinen Fuß als Puffer zwischen die beiden Bordwände zu halten, was gottlob mißlingt. So kommt es zu der erwarteten Karambolage, die jedoch noch einigermaßen glimpflich abläuft. Es sind kaum ein paar Kratzer zu sehen, vielmehr scheinen wir den Schaden zu haben. Um ja alles genau sehen zu können, sind alle, die an Bord des Kutters geblieben sind, nach Backbord gestürzt und mit ihnen die Kartoffeln von den Tellern.

Am nächsten Tag wagen wir uns mit gerefftem Groß und mit Unterstützung von „Ilo“, dem museumsreifen Außenborder, aus dem Hafen. Bei Sonnenschein, aber immer noch sechs Windstärken vollführt der Kutter wahre Bocksprünge. Ohne Motor würde er sich feststampfen. Die gesamte Crew reitet aus, möglichst weit hinten, um ein Gegengewicht zur „Freßkiste“ und den unter der Bugpersenning gestauten Segelsäcken zu schaffen. Zum Glück gibt der „Ilo“ seinen Geist erst auf, als wir schon abfallen und um die Südspitze Langelands herum unter Landschutz segeln können.

Spodsbjerg ist trotz des Fährtbetriebes ein hübscher kleiner Hafen, der ein besseres Schicksal verdient hat, als vielen Seglern nur als Zwischenstop zu dienen. Während der Hauptsaison gibt es abends kaum freie Wasserflächen. Zwölferpäckchen haben wir mit eigenen Augen gesehen. Unser Liegeplatz neben einem Fischkutter beschert uns zwar einen netten Nachbarn, aber wir müssen auch um 4 Uhr morgens aus den Federn. Dafür bietet sich uns eine herrliche Morgenstimmung und es verspricht der erste Sommertag mit strahlendem Sonnenschein zu werden.

Wenig später segeln wir, extrem gut aufgelegt, nach Onsevig, welches an der Nordwestküste Lollands liegt. Hier begegnen wir erstmals dem dänischen Bier der Staatsklasse A, das etwas heller und etwas weniger süß ist als das deutsche Malzbier.



Am folgenden Morgen pullen wir zur Gaudi der Dänen aus dem Hafen und driften mehr als wir segeln gen Vejrö. Bei dem schwachen Wind ist die Stromversetzung nach Osten teilweise stärker als der Vortrieb. Der Kutter mit seinem Schwert, das als mechanisches Echolot wirkt und bei weniger als 1,30m Wassertiefe Laut gibt, kann dabei den direkten Weg über die Flachs dieser Gegend nehmen. Vejrö beschert uns nicht, wie erhofft, den Abstand von der Ferienwelle. Die Insel empfängt den Segler mit einer halbfertigen Marina geplant für 100 Boote, schrottreifen Betonmischern und einer klemmenden Klotür. Obwohl sich das Eiland in Privatbesitz befindet, kann man sich mit Ausnahme eines abgegrenzten Bereiches mit Landhaus und Flugplatz überall frei bewegen und Versorgungsmöglichkeiten bestehen im hafennahen Kiosk.

Von hier aus nehmen wir Kurs auf Bisserup, einem kleinen Hafen an der Südwestküste Seelands. Die Sonnenbrand-Geschädigten danken dem Herrn für dieses Wetter, aber unsere Navigation wird dadurch nicht besser. Der Strom schlägt uns ein Schnippchen und so landen wir noch westlich von Glänös Steilküste, die glücklicherweise nicht in der Karte verzeichnet ist. Einer der jüngeren Teilnehmer zeichnet sich durch dynamischen Einsatz in der komplizierten terrestrischen Navigation aus und legt ein beachtliches Etmal zwischen Karte, Kompaß und Daumen zurück. Derweil laufen wir nach Sicht gen Bisserup ab. Pfahlreihen der Fischer reichen bis eine halbe Meile vor die Küste und sind nachts nicht befeuert. Die Ansteuerungstonne ist ein ähnlicher Ballon, wie sie auf Kiels

Regattabahnen verwendet werden. Kurz vor dem Hafen passiert man eine Schikane, bestehend aus zwei in Sandbänken auslaufenden Landzungen. Das Einlaufen bei Nacht ist Ortsfremden nicht zu empfehlen, denn erschwerend kann Strom setzen und eine Befeuerung gibt es nicht. Der Hafen besteht aus einem sehr kleinen öffentlichen Bereich und dem größeren des Segelclubs. Gastliegeplätze sind kaum vorhanden; es ist ein Hafen, in dem wir uns wohlfühlen.

An den nächsten beiden Tagen weht es mit mehr als fünf Windstärken, so daß wieder eine Zwangspause fällig ist. Wir vertreiben uns die Zeit mit „Torfen“ (Schlafen), Spaziergehen, Kartenspiel, Schach, Spleißen, Fancywork, Navigationsunterricht, gutem Essen und Carlsberg „Elefant“. Ein beliebtes Spiel ist immer wieder die Wahl des „Universalschuldigen“ – für umgetretene Filter mit frischem Kaffee darin, für verschüttete Nahrungsmittel oder für falsches Navigieren. So kann Konflikten untereinander, die das Zusammenleben erschweren, etwas die Spitze genommen werden.



Unser nächstes Ziel ist Femö. Wir kommen gerade noch zur rechten Zeit, um eine der letzten Boxen zu erwischen. Spät abends ist der Hafen so überfüllt, daß uns das Gefühl beschleicht, an einem deutschen Treffen teilzunehmen. In der Nacht kommen Regen und Starkwind über uns und es kostet etwa eine Stunde, bis die an Masten und anderen Öffnungen in den Kutter eindringenden Wasserströme wieder in geordneten Bahnen fließen. Neben uns liegt eine Kutteryacht, die unter Seglern eine ähnlich exotische Stellung genießt wie wir. Hier eine Auswahl der skurrilen Bemerkungen: „Fahrt ihr immer so kurze Dinger?“ Gemeint waren unsere Masten, allerdings ohne die etwa zwei Meter darüber hinausragenden Spieren der Luggertakelung. „Wenn da Wasser reinspritzt, das läuft ja nicht wieder raus!“ Der Mann hatte Recht! Die Sicherheitsausrüstung war jedoch optimal: Elektrische Pumpe und zwei Membranlenzpumpen, zusätzliche Auftriebskörper, die Unsinkbarkeit garantieren, unter der Back sowie achtern unter den Duchten, ein 20-Kilo Patentanker, ein Dragen, ein Treibanker, Halogen-Handscheinwerfer, Preßluft-Nebelhorn, Signalstift, Erste-Hilfe-Kasten, Grenzwellenempfänger und die letztlich für jeden obligatorische Schwimmweste.

Am Wochenende bekommen wir Besuch von Vereinskameraden aus Plön, die Bier und einen Käse mitbringen. Wir verabreden uns für den Abend in Nyköping, denn wir liegen schon viel zu lange in Femö fest und Rasmus ruft. Raumschots rauscht der Kutter vor einer dunklen Wolkenwand zum Guldborgsund; doch sie verschont uns und wir laufen mit der Abendflaute in Nyköbings Yachthafen ein.

Am nächsten Tag wollen wir unbedingt weiter und segeln bei diesigem Wetter und angekündigten 6 Bft aus Nordwest den Guldborgsund hinunter. Der Wind beutelt uns so kräftig, daß Nysted als Ziel aufgegeben werden muss. Auf der Höhe einer Bucht an Lollands schützendem Südufer entschließen wir uns die Segel zu bergen, um unter Motor zu einer in der Karte verzeichneten Brücke zu gelangen. Der „Ilo“ heult wie im Schmerz auf – die Schraube hat sich von ihm getrennt. Wie die Wikinger rudern wir in die Bucht hinein, die nur ein- bis eineinhalb Meter Wassertiefe hat. Die Brücke erweist sich als Steinaufschüttung – nach kurzer Rast segeln wir weiter. Im freien Wasser packt uns jedoch ein Seegang, der einfach zu stark für uns ist. Die Gedsergardbro ist in Gischt gehüllt – wir müssen zurück. Bei der Insel Kalvö knickt die 30m breite Fahrinne nach Nordwesten ab, so daß wir aufkreuzen müssen. „Klar zum Wenden!“ – Rums. „Ree, Schwert hoch!“ Beim drittenmal haben wir uns



warmgearbeitet. Trotz des geringen Tiefganges müssen wir höllisch aufpassen; wenn die Wasserpflanzen in Sicht kommen bis drei zählen und schnell wenden. Nach insgesamt zwölf Wenden haben wir es geschafft und machen im Sportfischerhafen unterhalb der Nyköbing-Brücke fest. Noch nicht mal eine Meile sind wir an diesem Tag weitergekommen, aber es war dennoch ein herrliches Segelvergnügen.



Wer am Kuttersegeln Freude haben will, darf keine allzu hohen Ansprüche stellen. Der Kutter bietet keinerlei Komfort, hat mäßige Kreuzeigenschaften und ist schnell eingeweht. Zudem ist die Takelage arbeitsintensiv und ein Kutter ist bekanntlich auch nicht kentersicher. Ohne gute Seemannschaft geht es nicht. Pluspunkte sind der geringe Tiefgang und die hohe Festigkeit des Rumpfes. Für die Küstensegelei ist dieser Bootstyp daher besonders geeignet und er bietet ideale Voraussetzungen für das soziale Lernen an Bord, denn Kuttersegeln erfordert Teamarbeit.

An den beiden folgenden Tagen läßt der Wind nicht nach und so schrauben Thomas und ich den „Ilo“ ab und trampen mit einer Motoryacht zu einer Servicestation. Ich habe Dänen selten so lachen sehen. Da stehen erwachsene Männer um den 23 Jahre alten „Ilo“ herum und schlagen sich auf die Schenkel. Aber schon nach einer Stunde ist der „Ilo“ untenherum wieder komplett. Die Dreiblattschraube könnte zwar etwas größer sein, doch wir sind natürlich heilfroh, daß der Outborder überhaupt wieder einsatzbereit ist.

Diesmal stehen wir schon um 4 Uhr auf, denn wir wollen auf direktem Wege nach Fehmarn segeln. Bei westlichen Winden zwischen 3 und 4 Bft müssen wir aufkreuzen, um das Tor zu erreichen, bei dem wir die ausgedehnten Flachs südlich Lollands verlassen können. Kurz vor Fehmarn bleibt der Wind weg, so daß sich die 185 Kronen für die Schraube zu amortisieren beginnen.

In Burgtiefe sind wir alle noch nicht gewesen und wir werden wohl auch nie wieder dorthin fahren. Unmißverständlich wird einem klargemacht, daß man wieder in Deutschland ist: 2 Minuten nach 18.00 Uhr bekommt man keinen Sprit mehr. Erst in Burgstaaken finden wir die angemessene Atmosphäre fürs Abendessen, wengleich der Sprit nur im drei Kilometer entfernten Ort zu beschaffen ist.

Um 21.30 Uhr brechen wir nach Travemünde auf, zu unserer ersten und einzigen Nachtfahrt. Zwischen Dahmeshöved und Grömitz stecken wir mit der Morgendämmerung in Flaute und Regen; außerdem ist es kalt. Den Rest des Weges schiebt der „Ilo“. Das Frühstück nehmen wir auf dem Trockenen ein. Der Kutter ist in Travemünde per Kran auf den Trailer gehievt worden. Damit sind alle Zweifel behoben – der Urlaubstörn ist zu Ende.“

### **Episode am Rande: „Uul“**

Da in den ersten 20 Jahren nie ein Name am Rumpf des Kutters angebracht war und Anfang der 70er die älteren Jugendlichen (Namen sind an dieser Stelle zu verschweigen) den Namen „Onkel Ernst“ wohl für zu spießig hielten, haben sie den Kutter einfach konsequent „Uul“ (plattdeutsch für Eule) benannt und dieser Name hatte dann sogar Eingang gefunden in den durch den damaligen Schriftführer des PSV 1977 ausgestellten Standerschein.

Mit Übernahme der Jugendgruppe durch Uwe Kiel hatte diese Episode dann ein Ende, denn mit einer der ersten Instandsetzungen unter seiner Ägide, erhielt der Kutter seinen Taufnamen zurück bzw. an die Bordwand – danke Uwe.

Die Benennung unserer Jugendboote nach dem Stifter oder Hauptsponsor hat im Plöner Segler-Verein mittlerweile Tradition. Neben dem Kutter sind diverse andere Boote nach Sponsoren benannt. Die Laser heißen z.B. fast alle „Charlotte“, nach der Ehefrau Karl-Walter Breitlings; jahrzehntelang einer der beständigsten Sponsoren der Jugendgruppe und selber Lasersegler. Wann immer er sich einen neuen Laser zulegte, „erbte“ die Jugendgruppe das Vorgängerboot. Konsequenterweise heißt einer der Piraten dann auch „Karl-Walter“, ein anderer „Gert-Rüdiger“ ist nach dem 2008 verstorbenen Gert-Rüdiger Ehm benannt und unser Motorboot „Karlchen“ ist getauft auf den Namen des damaligen Sponsors der Motoren für die (ursprünglich zwei) Boote: Karl Säuberlich aus Lehrte bei Hannover. Der Pirat „Förder-Spaß“ wiederum ist benannt nach der Förde-Sparkasse, welche den Hauptanteil beim Kauf des gebrauchten Bootes bestritten hat.

### **Die distanzmäßig längste Tour führte unseren Kutter vom 03.07. – 12.07.1993 rund Fünen und durch den Guldborgsund:<sup>12</sup>**

Eigentlich sollte es nach einer Regattateilnahme an der Schlei von dort aus losgehen; aufgrund der Wetterlage wurde der Kutter aber nach Gelting getrailert und dort wieder eingesetzt.

Hierzu der detaillierte Bericht von Benjamin Hub auf den Folgeseiten als Kopie:

---

<sup>12</sup> Quellen: - Jugendgruppe PSV

### Bericht zur Dänemark-Kuttertour 03.07. bis 12.07.93

Am Samstag dem 03.07. trafen wir uns mehr oder weniger pünktlich gegen 12 Uhr im Hafen von Gelting. Nachdem alles eingeladen war, ging unsere Tour gegen 14 Uhr los.

Mit dem Außenborder verließen wir sicher den Hafen. Bei einem "5" Bft. starken Nord-Westwind konnten wir Sonderburg direkt anliegen. Unterwegs hatten wir zwar bedeckten Himmel, aber sonst hatten wir beste Stimmung an Bord. Die Aufgaben waren schnell verteilt, und wir kamen mit doppelt gerefftem Groß gut voran. Dabei leistete unsere Spritzpersenning ihre ersten guten Dienste.

Gegen 15.50 Uhr liefen wir in Sonderburg ein. Zu dieser Uhrzeit fanden wir noch recht schnell einen guten Liegeplatz, was in den folgenden Tagen nicht immer so war. Uwe Kiehl war mit dem Bus auch gerade angekommen, sodaß wir bald auf dem nahegelegenen Campingplatz unser Zelt aufbauen konnten. Nach einem kleinen Imbiß fuhren wir mit dem VW-Bus in die Innenstadt. Dort mußten einige Personen, die mit der Anrede unseres Jugendgruppenleiters Probleme hatten, einiges Geld in Eisdielen lassen.

Nach dem Abendessen spielten die Kleinen und "Möchte-Gern-Großen" Fußball, während sich die Großen auf den Weg machten um Sonderburgs "Nightlife" zu erleben.

Sonntag 04.07.93:

Nach dem Aufstehen und Frühstück fuhren wir um 9.30 Uhr in Sonderburg unter Motor los. Hinter der Sonderburger Brücke setzen wir Segel und segelten durch den Sonderburger Sund. Im sich anschließenden Als-Fjord mußten wir bei "6" Bft. kreuzen, dazu bargen wir den Besan. Gegen 13.00 Uhr kamen wir in den kleinen Belt, wo uns unsere "Feuertaufer" bevorstand. Raumschots segelten wir bei auffrischenden Winden in 1 m hohen Wellen (gemessen von Wellental bis Wellenmitte, die Wellen erscheinen also als 2 m hoch). Einige Crewmitglieder wurden leider sehr seekrank, andere hatten absoluten Spaß in den vom Plöner See nicht bekannten Verhältnissen. Nach dem "Kuchenessen" (Kuchen + Salzwasser) nahmen wir gegen 13.30 Uhr Kurs auf unser Ziel Aærø Sund. Dort liefen wir um 14.45 Uhr ein.

Das Zeltaufbauen dauerte leider etwas länger, da wir mit dem Zelt am Bus und einem alten Trailer "ankern" mußten. Der Wind war halt "etwas frisch" geworden.

Zum Abendessen aßen wir mit 10 Personen eine Insellageration Spagetti, die eigentlich für 25 Personen gedacht war. Dabei stellten wir fest, daß man Spagetti nicht wieder bei Aldi kaufen sollte. Zum Abschluß des Tages spielten wir während eines herrlichen Sonnenunterganges noch lange Ball.

05.07.93:

An diesem Tag brauchten wir etwas länger mit dem Aufstehen, sodaß wir erst um 10.30 Uhr loskamen.

Mit "Vollzeug" fuhren wir Richtung Middelfahrt. Zuerst hatten wir sehr schwachen Wind und starken Gegenstrom, sodaß wir fast gar nicht vorankamen. Hinter der Insel Brandsø nahm der Wind langsam zu. Unter den Brücken des Middelfahrt-Sundes hatten wir dann "6" Bft. von Achtern bei 4 Knoten Strom von vorne. Als wir gegen 16.00 Uhr Fredericia sehen konnten, reichte der Wind in der Landabdeckung nicht mehr um gegen den Strom anzukommen, wir mußten motoren.

Nach einer halben Stunden liefen wir im Hafen ein. Nach kurzem Imbiß segelten die Großen und Möchte-Gern-Großen bei herrlichem Wetter weiter nach Bogense. Als wir dort ankamen, hatten die Kleinen, die mit dem VW-Bus gekommen waren, schon das Zelt aufgebaut. Nach dem Abendessen mußten wir uns bald auf dem Campingplatz ruhig verhalten. Die Großen lernten noch einige Dänen und Däninnen kennen und paßten nachts auf den Kutter auf.

06.07.93:

Der Wetterbericht sagte für diesen Tag "6-7" Bft. vorher, und so kam es uns im Hafen dann auch vor. Wir überlegten, ob wir überhaupt auslaufen sollten. Nach einigen Bedenken kamen wir zu dem Schluß, daß nur die Großen segeln sollten, zumal sie die Möglichkeit hatten, umzukehren. Die Kleinen fuhren derzeit ins Fyns Sommerland.

Bevor wir lossegelten, bauten und kauften wir uns erst einmal Lifebelts und trafen diverse andere Sicherheitsvorkehrungen. Um 10.45 Uhr liefen wir dann aus. Wir segelten nur mit Fock und gerefftem Groß. Als unsere Teststrecke abgelaufen war, entschieden wir uns weiterzusegeln und gingen nördlich der Insel Ebelø auf Vorwindkurs. Damit begann für uns ein Tag, den wir nie vergessen werden. Wir segelten Kurs Ost mit bis zu "7" Bft. von Achtern in masthohen Wellen. Nach 3 Stunden bogen wir nordöstlich von Hindsholm nach Süden ab. Dort hatten wir dann keine Wellen mehr, da wir uns in der Landdeckung befanden. Eine größere Jacht lief längere Zeit querab von uns. Das störte uns sehr, da wir nicht recht an ihr vorbeikamen, obwohl wir schon sehr schnell waren. Wir entschieden uns also auszureffen. Mit einer für einen Kutter mehr als ungewöhnlichen Geschwindigkeit zogen wir an der Jacht vorbei. Wir stellten dabei alle bisher gekannten Maßstäbe auf den Kopf. Wahrscheinlich wird uns nie ein Kuttersegler glauben, daß wir "Onkel Ernst" ins Gleiten gebracht haben.

Gegen 16.15 Uhr wurde es noch mal spannend. Das Groß löste sich von der Spiere. Beim Bergen verklemmte es sich im Leewant, welches wir daher durchschneiden mußten. Nach längerem, schwierigen und aufregendem Klarieren segelten wir dann mit Besan und Fock weiter. Um 18.00 Uhr fingen wir dann an zu motoren mit Kurs auf Nyborg. Dort liefen wir um 19.45 Uhr ein. Nachdem wir ausgiebig geduscht und die Persenning geflickt hatten, ging es ins Bett. Die Großen schliefen in dieser Nacht in den Hafenwaschräumen (trocken und leise), die anderen mußten sich von den Fähren und dem Chemiewerk in der Nachbarschaft einiges anhören.

07.07.93:

Der Wetterbericht hatte wieder von "6-7" Bft. gesprochen. Da wir in Landabdeckung segeln würden, machten wir uns darüber keine Sorgen. Um 10.30 Uhr ging es dann los. Mit Fock und gerefftem Groß fuhren wir mit Kurs auf Rudkøbing. Heute war sogar mal die ganze Crew an Bord. Unterwegs hatten wir leider etwas mehr Wind als geplant.

Kurz vor Rudkøbing mußten wir "10" Bft. starke Boen abwettern !!!  
 Sonst hatten wir aber einen sehr schönen Segeltag mit viel Sonne,  
 etwas Regen und beeindruckenden Wolken. Die Einfahrt in den Hafen gehörte  
 wohl zu den spannendsten Manövern während der ganzen Tour.  
 Sie war nicht ganz ungefährlich, da der Hafen auf der Leeseite lag und  
 die Gefahr bestand, auf die Steinmole zu treiben. Unser Außenborder ließ  
 uns aber auch hier nicht im Stich. Gegen 14.00 Uhr legten wir an.

Auf dem etwas weiter entfernten Zeltplatz schafften wir es  
 das Zelt in weniger als 5 Min. aufzustellen!

Nach dem Abendessen machten wir noch einen Stadtbummel in der sehr hübschen  
 Stadt. Für die Älteren dehnte sich der Stadtbummel noch etwas  
 länger in einer netten Kneipe aus...

08.07.93:

Trotz bestem Segelwetter entschlossen wir uns zu einem Hafentag  
 mit der für alle nötigen Erholung. Vormittags besuchten wir das  
 Heimatmuseum und führten eine Zwangssäuberung an einer bestimmten  
 Person durch. Nachmittags fuhren wir zum Baden an einen Strand.  
 Angesichts der Temperaturen war die Badefreudigkeit aber eher  
 zurückhaltend. Abends kochte Sarah chinesisch für uns, was sehr lecker  
 war.

09.07.93:

Der Wetterbericht hatte "6" Bft. diesig vorhergesagt, wir hatten aber  
 Sonne und "3" Bft. Um 10.00 Uhr legten wir ab. Die Leichtwindschaukelei  
 war nach den vergangenen Tagen für uns völlig ungewohnt, sodaß sich bald  
 Schläfrigkeit ausbreitete. Um 13.30 Uhr passierten wir Langelands Nordspitze.  
 Von nun an hatten wir wieder etwas Wellen, wodurch einige leider wieder  
 sekrank wurden.

Nachdem wir die Insel Omø passiert hatten, waren wir navigatorisch  
 etwas verunsichert, da ein gesuchtes Seezeichen nicht in Sicht kam.  
 Nach längerer Verunsicherung stellten wir fest, daß wir doch auf dem  
 richtigen Kurs gewesen waren und uns nur selbst verunsichert hatten.  
 Gegen 18.30 Uhr liefen wir bei schönstem Wetter in Kragenaes ein.

Nach dem Zeltaufbauen grillten wir zum Abendessen und spielten  
 nach dem kollektiven "Bildzeitunglesen" Fuß- und Federball.  
 Als es schon dunkel war, fuhren wir alle nach Nakskov. Da dort aber auch  
 "total tote Hose" war, fuhren wir bald wieder zurück.

10.07.93:

An diesem Morgen verabschiedete sich Verena leider von uns.

Trotz längerer Verabschiedungszeremonie schafften wir es um 9.30 Uhr  
 auszulaufen. Das Wetter war eher mäßig, "3" Bft. und bedeckter Himmel.  
 Durch die Inseln Femø und Askø und die diversen Untiefen durchzukommen,  
 war nicht ganz einfach. Später hätten wir uns wegen der schlechten Sicht  
 einen exakteren Kompaß gewünscht.

Gegen 14.15 Uhr trafen wir uns in Guldborg mit Uwe Kie l. Nach einem  
 Picknick und dem Auffüllen des Tankes ging es unter Motor auf dem  
 Guldborg-Sund weiter in Richtung Nykøbing.

Das Wetter wurde nun langsam besser. Am Nachmittag war der Himmel sogar wolkenfrei. Gegen 17.00 Uhr liefen wir in Nykøbing ein. In Nykøbing konnten wir auf dem Hafengelände zelten. Das Abendessen wurde in einer Pizzeria in der Stadt eingenommen. Am späten Abend gingen diverse Personen unfreiwillig baden, als sie im Sund Styropurboote mit Kerzen schwimmen ließen.

Die drei Großen vergnügten sich derzeit in der ersten anständigen Stadt mit Nightlife seit Sonderburg und schliefen später auf dem Kutter.

11.07.93:

An diesem schönen Morgen fehlte leider der Wind. Gegen 10.30 Uhr liefen wir daher unter Motor aus, um auf dem Guldborg-Sund weiter nach Süden zu fahren. Vor der Kong-Frederik's IX.-Brücke mußten wir leider eine Stunde bis zur Öffnung warten. Nach eineinhalb Stunden hatten wir das Süden des Guldborg-Sundes erreicht. Dort nahmen wir Kurs auf Nysted, wo wir um 14.15 Uhr ankamen. Dort angekommen, teilten wir uns nach unserem bewährten Teamwork-Prinzip auf: Eine Hälfte zum Zeltaufbauen, die andere zum Bootklarmachen. Am Nachmittag besichtigte eine kleine Gruppe von uns das Schloß Aalholm. Das Schloß ist eines der ältesten noch bewohnten in Europa. Ein Teil des Schloßes ist auch von innen zu besichtigen. Nach 3 Stunden waren wir sehr beeindruckt von dem Gebäude.

12.07.93:

Für unseren letzten Tag, dessen Reiseziel eigentlich Fehmarn war, war viel Wind vorhergesagt. Um 9.20 Uhr legten wir ab und merkten bald nach dem Segelsetzen, daß uns ein harter Tag bevorstehen würde. Wir mußten bei "6" Bft. gegenan. Bei den Westwinden hatte sich im Fehmarn-Belt eine recht hohe Welle aufgebaut. Gegen 10.40 Uhr entschieden wir uns zum Umkehren, da wir zwar sicher vorankamen, es uns auf die große Distanz aber zu gefährlich erschien, zumal der Seegang eher zunehmen würde. Kurze Zeit später bestätigte sich unsere Entscheidung, als wir ganz kräftig Wasser nahmen. Wir fuhren ostlich von Nysted aufs Land zu, weil wir einige Untiefen umfahren mußten. So hatten wir einige Seemeilen nach Nysted zurückzukreuzen, da der Motor mit den Wellen nicht zurecht kam. Das Kreuzen im engen Fahrwasser war aber kaum möglich, sodaß wir unter Fock nach Gedser abliefen. Dort war das Einlaufen in den Hafen wieder sehr spannend, da die Hafeneinfahrt in Lee von einer kräftigen Steinmole umgeben war.

Unter den staunenden Blicken von ungefähr 50 Seglern auf dem Steg suchten wir uns eine Box. Nach dem Anlegen bot uns ein netter Herr (ehemaliger Kuttersegler) sofort heiße Brühe an, die wir zum Aufwärmen sehr gerne annahmen. (gegebenenfalls bitte nachahmen).

Nach dem Duschen wurden die naßgewordenen Kleidungsstücke unter dem Handfön getrocknet und die restlichen Lebensmittel vor der Mittagspause verzehrt.

Nun begann das Telefonieren um Uwe Kie 1 zu erreichen, der bereits auf dem Weg nach Fehmarn war. Beim Hafenmeister auf Fehmarn hinterließen wir eine Nachricht, es erschien uns allerdings nicht sehr wahrscheinlich, daß sie Uwe Kie 1 erreichen könnte.

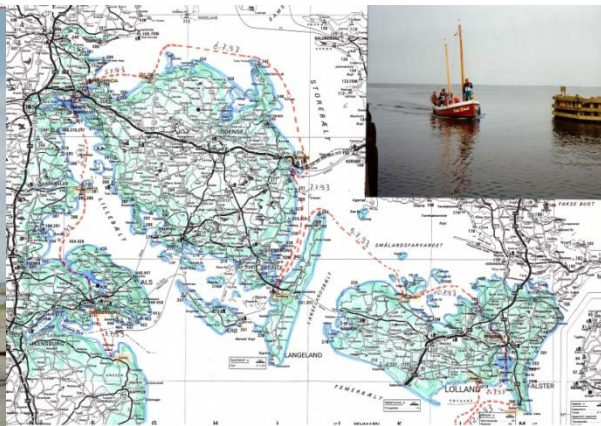
Da wir nichts weiter zum Essen dabei hatten, gingen wir am Abend in eine Pizzeria am Hafen. Als wir gerade bestellt hatten, sahen wir den blauen Paustianbus in Richtung Hafen fahren. Da schmeckte die Pizza gleich viel besser.

Später verluden wir das Zelt auf den Kutter, packten unsere Sachen in den Bus und fuhren in ziemlicher Enge los. Gegen 24 Uhr waren wir wieder in Plön. Damit war unsere Tour beendet.

Zwei Tage später fuhr noch einmal eine kleine Gruppe nach Gedser, um den Kutter zurückzutrailern. Das Unternehmen dauerte recht lange, war sehr anstrengend und teuer. Am Abend hatten wir es allerdings geschafft, "Onkel Ernst" von einem seiner längsten Ausflüge heil wieder zurück an den großen Plöner See zu bringen.

Benjamin Hub

November 1993



## Ostseetour 1996 in Kooperation mit dem SRSV:<sup>13</sup>



### **Kuttertour 1996**

Vom 15.6.-21.6.96 unternahmen fünf Jugendliche der PSV Jugendgruppe (Katharina und Verena Wege, Stephan Hameister, Niclas und und Johanna Dienelt) in einer Gemeinschaftsveranstaltung mit dem SRSV unter Leitung von Hannes Andresen eine Kuttertour nach Dänemark.

Freitagnachmittag, nachdem die letzten Vorbereitungen erledigt worden waren, warteten wir gespannt auf unseren Kutterführer, Unze. Dieser hatte sich glücklicherweise im letzten Moment bereit erklärt, als "Big Boss" für das erste Wochenende einzuspringen.

Mit Kutter im Schlepp verließen Unze, Niclas, Stephan und Verena das PSV-Gelände in Richtung Glücksburg. Daß bei uns früher oder später das totale Chaos ausbrechen würde, war naheliegend. Aber es begann schon auf der Autobahn, und damit hatten selbst wir nicht gerechnet. Die Estorffsche Kupplung versagte kläglich, hierfür konnte allerdings keiner etwas. Durch ADAC und Plöner Abschleppdienst gelangten der Kutter und die Besatzung schließlich zur Autobahnmeisterei. Durch Ruperts spontane Hilfe kam der Kutter mit halber Crew doch noch sicher und heil in Glücksburg an. Hier wurden "ONKEL Ernst" samt Mannschaft schon von einigen SRSVlern erwartet. Die Reste der drei Kuttermannschaften trafen Samstag gegen 10.00 Uhr in Glücksburg ein. Dann wurden die Kutter beladen und um 12.00 Uhr gings voller Erwartung los. Das Wetter entsprach nicht ganz so unseren Wünschen, da es sehr diesig war, aber wir hatten mit 5 Bf immerhin ganz guten Wind. Mit einem Reff im Groß fuhren wir gutgelaunt Richtung Sonderburg. Und Unze erwies sich zum Glück als guter Kutterführer. Die Fahrt verlief sonst ohne weitere Zwischenfälle. Abends kamen wir müde aber zufrieden in einem kleinen Naturhafen an. Dort vernichteten wir etliche Dosen Ravioli "Seeluft macht hungrig!" Und fielen erschöpft in unsere komfortablen Betten. Als wir am nächsten Morgen erwachten, strahlte uns die Sonne ins

<sup>13</sup> Quellen: - Jugendgruppe PSV



Gesicht, aber leider war totale Flaute. So gelangten wir nur mit Hilfe unseres Motors nach Dyvick. Hier verließ uns Unze mit seinen drei oder vier wasserdichten Tonnen (die leider etwas viel Platz in Anspruch nahmen!!!). Am Montag erhielten wir netterweise Unterstützung von einer SRSVlerin, Annika Gast, da wir sonst bei dem starken Wind mit fünf Leuten zu viel zu kämpfen gehabt hätten. Unsere Tagesroute führte rund Alsen nach HorupHavn. Hier durften wir abends noch unsere medizinischen Künste an Stephans Knie unter Beweis stellen. Seine jämmerlichen Ausrufe überzeugten uns allerdings, daß wir vor der nächsten Tour vielleicht doch lieber einen Erste-Hilfe-Kurs belegen sollten. Am nächsten Morgen wurde Kurt Lamprecht, unser eigentlicher Kutterführer, von uns fünf schon sehnsüchtig erwartet. Nach einem ausgiebigen Frühstück beschlossen wir, einen Hafentag einzulegen, da wir ca. 8 Bf. hatten. Nachmittags übten wir uns im Navigieren, Skat- und Doppelkopfspielen. Glücklicherweise konnten wir dies in einem uns zur Verfügung gestellten Clubraum machen und mußten den Tag nicht auf dem Kutter verbringen. Am nächsten Tag segelten wir mit gerefften Segeln bei ca.

5-6 Bf. Richtung Maasholm. Bei dieser Tour erforderte besonders die Kreuz in die schmale, flache Hafeneinfahrt unsere Aufmerksamkeit und Können. Als wir schließlich völlig fertig, aber doch zufrieden mit uns selbst im Hafen ankamen, wurden uns Kaffee und Tee vom Nachbarschiff angeboten. Dieses Angebot wurde dankend angenommen. Danach mußten wir erstmal unsere Sachen trocknen und den Kutter leerpützen. Doch diese nicht ganz so angenehmen Arbeiten wurden von Kurts Backkünsten belohnt. An diesem Abend vernichteten wir 50 Crêpes. Danach schauten wir uns in einer Kneipe das Fußballspiel an. Am 20.6. fuhren wir bei ca. 4 Bf und etwas Nebel nur bis Damp. Dort vergnügten wir uns nachmittags im Badeland und abends am Strand beim Volleyballspielen bis spät in die Nacht. An unserem letzten Tag segelten wir wieder mit gerefften Segeln bei ca. 5 Bf nach Kiel. Als wir schon in der Kieler Bucht waren, fing es stark an zu hageln. Doch wir sagten uns: "Segler kennen kein schlechtes Wetter, sondern nur falsche Kleidung", und so erreichten wir doch noch den Tirpitzhafen.

Abschließend wäre zu sagen, daß diese Tour manchmal eher einem Überlebenstraining glich, aber wir hatten trotzdem jede Menge Spaß und hoffen, daß wir auch '97 wieder so eine Super-Tour machen können:

An dieser Stelle möchten wir auch noch einmal all denen danken, die diese Tour überhaupt ermöglicht haben oder uns bei den verschiedensten Dingen geholfen haben!

Made in "Piratenkeller"

by Kati, Niclas, Stephan, Johanna

b) Jugendwanderkutter (J W K)

Die Jugendwanderkutter sind nach folgenden Unterlagen zu bauen:

1. Baubesteck
2. Zeichnung Blatt 1 Segelriß
3. Zeichnung Blatt 2 Linienriß
4. Zeichnung Blatt 3 Bauzeichnung mit Materialstärken
5. Zeichnung Blatt 4 Mast und Spieren
6. Zeichnung Blatt 5 Schwert und Schwertkasten
7. Zeichnung Blatt 6 Ruder
8. Zeichnung Blatt 7 Persenning

Abweichungen von diesen Zeichnungen sind nicht zulässig.

Die Bauunterlagen sind zum Preis von DM 120,-- beim DSV erhältlich.  
Die Kosten für Meßbriefformulare betragen DM 0,30.

c) andere Kutter

Kutter, die den Bestimmungen unter a) und b) nicht entsprechen, sind klassenlose Fahrzeuge. Diese Richtlinien sind jedoch, soweit sinnvoll und möglich, auch für diese Kutter anzuwenden.

3. Vermessung

K II K und J W K sind vom Vermesser auf Einhaltung der Bauvorschriften zu überprüfen. Im einzelnen sind folgende Maße zu nehmen:

Mindestgewicht: 1.120 kg

Länge von Hinterkante Spiegel bis Vorderkante Steven (gerade Entfernung gemessen)	8500 mm	+ 50 mm - 20 mm
Breiten gemessen in Höhe Oberkante Dollbord und Innenkante Rundselbord:		
Am Spiegel	1440 mm	+ 20 mm
Auf Konstruktionsspannt 6	2100 mm	+ 50 mm - 20 mm
Auf Konstruktionsspannt 10	1620 mm	+ 30 mm - 20 mm
Tiefe des Rumpfes auf Konstruktionsspannt 6 gemessen von OK-Kiel bis OK-Rundselbord	950 mm	+ 20 mm
Höhe von OK-Spiegel bis UK-Kiel mittelschiffs in Spiegelebene gemessen	J W K	1290 mm
	K II K	1380 mm ± 20 mm
Schwertradius für	J W K	1740 mm ± 5 mm
"	" K II K	1532 mm ± 5 mm
Schwertbreite für	K II K	810 mm + 5 mm - 10 mm
"	" J W K	980 mm ± 5 mm
Abstand Drehpunkt des Schwerthebels bis Mitte Griff	K II K	470 mm

Senkruder für J W K	
Maß Ruderschwertbolzen bis UK-Ruderschwert	1500 mm ± 5 mm
Ruderschwertbreite	400 mm ± 5 mm
Ruder für K II K	
Ruderbreite höchstens	670 mm
Rudertiefe unter Kiel höchstens	100 mm

<u>Segelmaße</u>	<u>K II K</u>	<u>J W K</u>
Gesamtfläche	30,90 m <sup>2</sup>	31,03 m <sup>2</sup>
Fock (1 Bindereff)	4,60 m <sup>2</sup>	4,62 m <sup>2</sup>
Vorliek	4,40 m	4,40 m
Achterliek	4,05 "	4,10 "
Unterliek	2,30 "	2,30 "
Groß (2 Bindereffs)	16,20 m <sup>2</sup>	16,00 m <sup>2</sup>
Vorliek	1,60 m	2,12 m
Oberliek	5,52 "	5,20 "
Achterliek	7,20 "	7,30 "
Unterliek	4,37 "	3,96 "
Diagonale (Klau/Schothorn)	4,36 "	4,60 "
Besan (1 Bindereff)	10,10 m <sup>2</sup>	10,41 m <sup>2</sup>
Vorliek	1,54 m	1,90 m
Oberliek	3,85 "	4,30 "
Achterliek	5,08 "	5,80 "
Unterliek	3,70 "	3,16 "
Diagonale (Klau/Schothorn)	3,72 "	3,50 "
Leichtwetterfock	-	6,31 m <sup>2</sup>
Vorliek	-	4,40 m
Achterliek	-	4,10 "
Unterliek	-	3,00 "

Die Vermessungsgebühr beträgt für alle Kutter bei:

Vollvermessung	DM 35,--
Rumpfvermessung	DM 30,--
Segelvermessung	DM 15,--

Der Vermesser stellt einen Meßbrief aus.

Dieser verliert seine Gültigkeit:

1. 3 Jahre nach Ausstellung des Meßbriefes, sofern nicht ein Verlängerungsantrag gestellt wird,
2. bei Eignerwechsel,
3. wenn an Rumpf und an der Takelung Veränderungen vorgenommen werden, die den Klassenbestimmungen widersprechen.

Kutter werden als gemeinsame Gruppe in der hierin vorgesehenen Klasseneinteilung im Jahrbuch des DSV aufgeführt.

#### 4. Unterscheidungszeichen

Das Unterscheidungszeichen besteht aus einer arabischen Zahl, welche im Besan geführt wird. Die Kuttertypen werden folgendermaßen unterschieden:



Die Ruderboote der Marine werden in folgende Arten eingeteilt, deren Bezeichnungen z. T. sehr alten Ursprungs und beinahe international sind: Barkassen, Kutter, Gigs, Jollen, Dingis.

### Ruderboote der Reichsmarine.

Klasse . . . . .	Bar- kasse Kl. O	Kutter Kl. O mit Schwert	Kutter Kl. II mit Schwert	Torpedo- boots- kutter mit Schwert	Gig Kl. I	Spitz- gattjolle (Bran- dungs- boot)	Dingi für Torpedo- boote (Spitz- gatt)
Länge über Steven . . . . .	14,00 m	10,00 m	8,50 m	7,50 m	10,00 m	6,50 m	3,84 m
Größte Breite auf den Planken	3,60 „	2,50 „	2,10 „	2,04 „	1,90 „	1,90 „	1,288 „
Höhe von Oberkante Dollbord bis Außenkante Sponung am Kiel . . . . .	1,19 „	0,92 „	0,82 „	0,77 „	0,77 „	0,80 „	0,474 „
Besahnsegel . . . . .	—	14,24 m <sup>2</sup>	10,08 m <sup>2</sup>	—	—	—	—
Großsegel . . . . .	46,55 m <sup>2</sup>	22,76 „	16,19 „	19,20 m <sup>2</sup>	17,88 m <sup>2</sup>	12,56 m <sup>2</sup>	7,15 m <sup>2</sup>
Focksegel . . . . .	34,44 „	—	—	4,94 „	16,80 „	3,04 „	—
Klüver . . . . .	9,48 „	5,31 „	3,90 „	—	4,80 „	—	—
Segelfläche	90,47 m <sup>2</sup>	42,31 m <sup>2</sup>	30,17 m <sup>2</sup>	24,14 m <sup>2</sup>	39,40 m <sup>2</sup>	15,60 m <sup>2</sup>	7,15 m <sup>2</sup>
Leerer Bootskörper . . . . .	3560 kg	1320 kg	1120 kg	923 kg	630 kg	650 kg	126 kg
Inventar . . . . .	1100 „	600 „	683 „	306 „	400 „	270 „	18 „
Gesamtgewicht	4660 kg	1920 kg	1803 kg	1229 kg	1030 kg	920 kg	144 kg
Anzahl der Ruderer und Mann- schaften bei mäßigem Wetter	110	50	35	28	16	20	3 bis 4
Tragfähigkeit bei mäßigem Wetter und Seegang . . .	8250 kg	3750 kg	2625 kg	2100 kg	1200 kg	1500 kg	300 kg
Preis <sup>1)</sup> : Boot ohne Ausrüstung	8745 R. M.	3530 R. M.	2910 R. M.	2600 R. M.	3300 R. M.	2710 R. M.	980 R. M.

Die „Barkasse“ ist nächst dem Motorbeiboot der Klasse A das größte Marineboot. Sie wird, wie die vorstehende Tafel zeigt, nur noch in einer Größe gebaut. Abb. 11 bis 15 geben die Haupteigentümlichkeiten der Form, Einrichtung und Bauweise wieder. Über Baustoffabmessungen s. Abschn. II, B. b. Neben den obenerwähnten allgemeinen Verwendungszwecken dient sie hauptsächlich zur Beförderung größerer Mannschaftsmengen, von Proviant, Wasser, Sand u. dgl., zum Ausfahren von Trossen, Ankern, zum Auslegen und Wegnehmen von Bojen, Minen u. dgl. Für Landungszwecke kann im Bug der Barkasse ein kleines Geschütz aufgestellt werden, und es sind auch die nötigen Einrichtungen vorhanden, um das Geschütz auf Lafette an Land bringen zu können.

<sup>1)</sup> Der Reichs-Werft (1928).

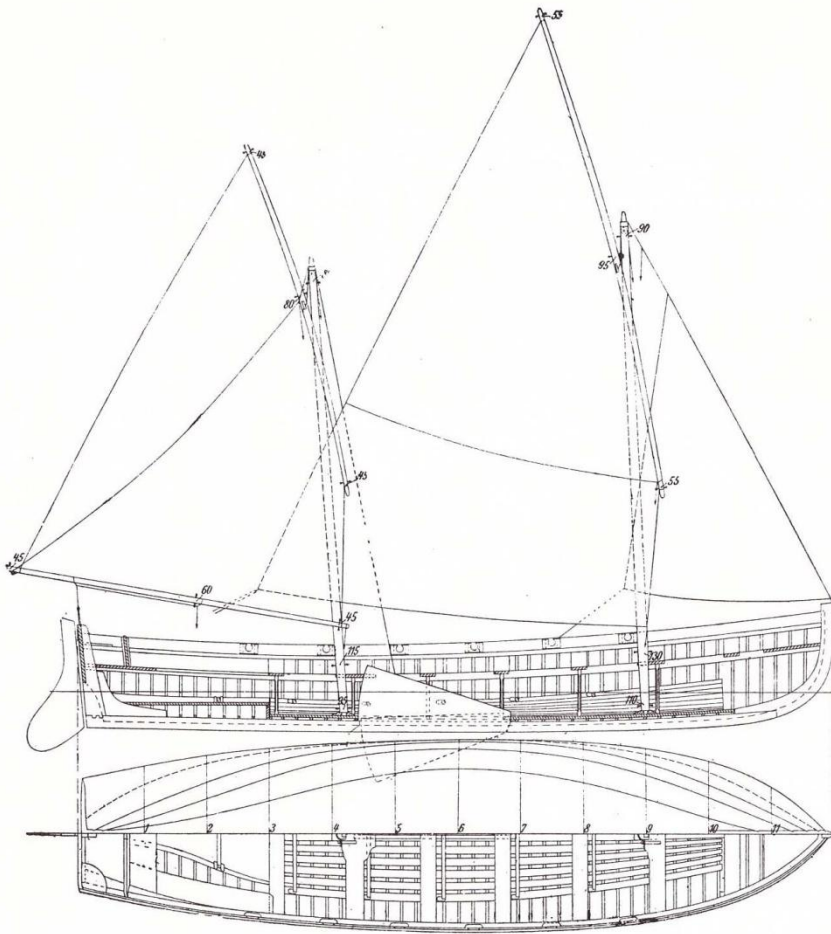


Abb. 16. 1 : 100.

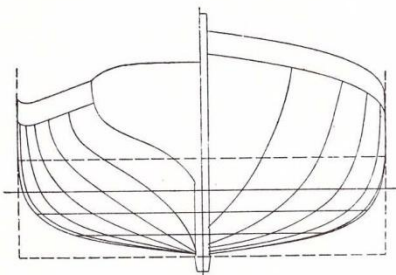


Abb. 17. 1 : 50.

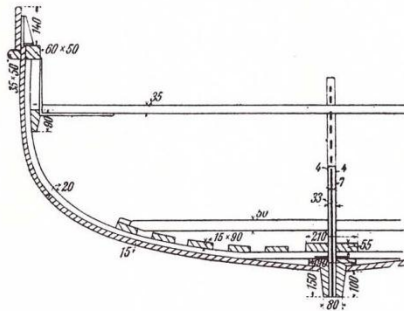


Abb. 18. 1 : 30.

Abb. 16 bis 18. Kutter der Reichsmarine Kl. O.



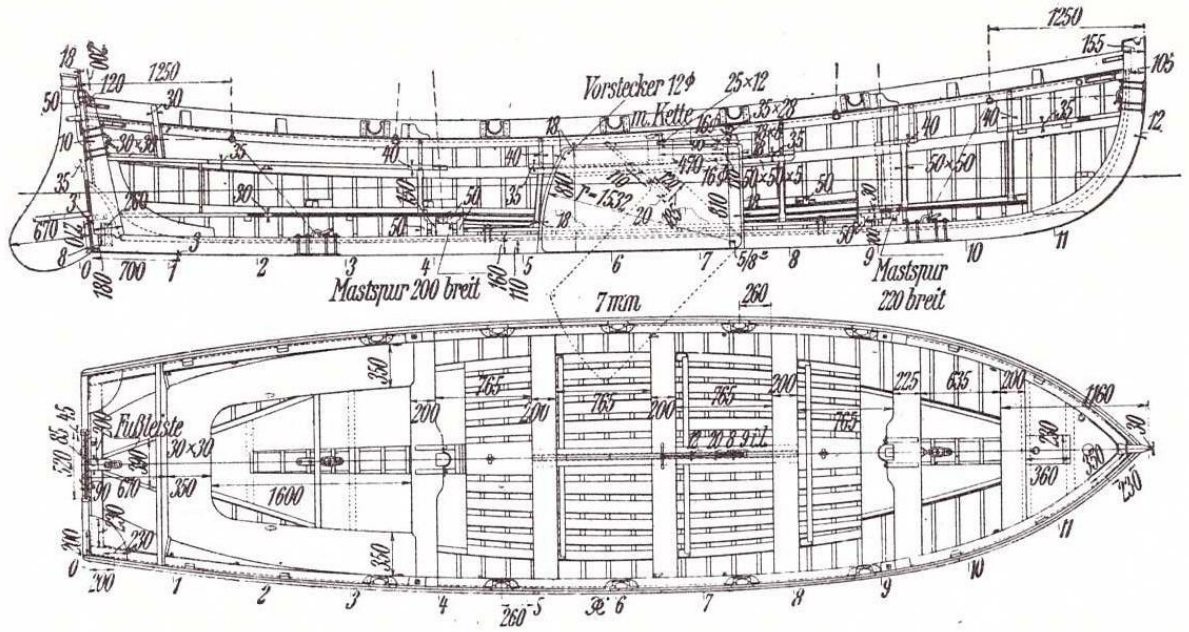


Abb. 19.

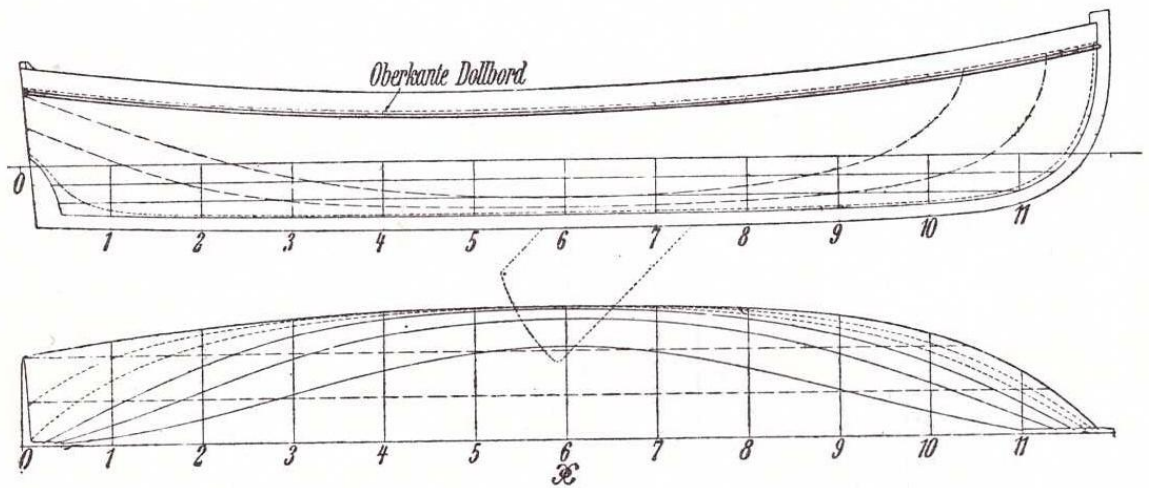
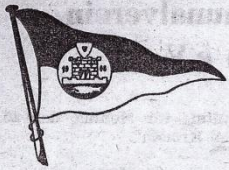


Abb. 19 bis. 24. Kutter der Reichsmarine Klasse II. 1 : 100.

Länge über Steven . . . . .	8,50 m	Großsegel . . . . .	16,19 m <sup>2</sup>
Größte Breite auf Planken . . . . .	2,07 „	Besahn . . . . .	10,08 „
Höhe von Oberkante Dollbord bis Außenkante Sponung im Hauptspant . . . . .	0,82 „	Klüver . . . . .	3,90 „
		Am Wind	30,17 m <sup>2</sup>






## Plöner Seglerverein e. V.

**Meisterschaft der Schwert-Zugvögel**  
Die Deutsche Meisterschaft für die Schwert-Zugvogel-Klasse wird vom 1. bis 5. August 1966 auf dem Großen Plöner See gesegelt. Der PSV hat die Meisterschaft international ausgeschrieben, um den österreichischen und schweizerischen Zugvogel-Seglern die Teilnahme zu ermöglichen.

**Termine**  
Auf ihrer gemeinsamen Sitzung am 21. Januar 1966 haben Vorstand und Vorstandsbeirat folgende Termine für die internen seglerischen Veranstaltungen festgelegt:  
Ansegeln am 7. Mai um 14.00 Uhr; sechs interne Wettfahrten für 1966 am 14. 5., 15. 5., 18. 6., 27. 8., 10. 9. und 11. 9.; Absegeln am 1. Oktober 1966. Die Teilnehmer der 45-Stunden-Kreuzer-Regatta sollen über ihren Termin noch selbst entscheiden, der Vorstand schlägt vor entweder das Wochenende vom 29. bis 31. Juli oder vom 5. bis 7. August 1966. Die Pfingstregatta wird für die Zeit vom 28. bis 30. Mai 1966 ausgeschrieben.

**Auswärtige Regatten**  
Nachstehend geben wir die bis jetzt bekanntgewordenen Wettfahrttermine bekannt: Segeberg 21. und 22. Mai; Frühjahrs-wettfahrten Ratzeburger See 4./5. und 11./12. Juni; Ausscheidungsregatten Schleswig-Holstein für die Deutschen Jugendmeisterschaften in Eckernförde vom 11. und 12. Juni; Kieler Woche vom 18. bis 26. Juni; Eutiner Regatta 9. und 10. Juli; Malenzer Regatta (Kellersee) 16. und 17. Juli; Ratzeburger Woche 30. Juli bis 6. August; Travemünder Woche 13. bis 21. August 1966.

Plöner Monatsblätter April 1966



**Jollen- und  
Yachtagentur**  
**Kapt. D. Schädlich**  
242 Eutin, Schweriner Straße 2  
An- u. Verkaufsvermittlung v. Sportbooten

**Überholungsarbeiten rechtzeitig beenden**  
Die jetzt als Winterlager dienenden Plätze auf dem Grundstück Eutiner Straße 5 stehen ab Mai als Sommerliegeplätze den Seglern der Finn-Klasse zur Verfügung. Die Bootseigner werden gebeten, die Überholungsarbeiten so rechtzeitig zu beenden, daß Ende April das Abslippen beendet ist.

**Kutter für die Jugendabteilung**  
Während der vorjährigen „Kieler Woche“ stiftete der bekannte Werftbesitzer Ernst Burmister aus Bremen-Burg dem Landessportverband Schleswig-Holstein einen Kutter zur Förderung des Jugendsegelns. Auf Vorschlag des Vorstandes der Vereinigung Schleswig-Holsteinischer Seglervereine hat LSV-Präsident Karl Bommes diesen Kutter der Jugendabteilung des Plöner Seglervereins zur Verfügung gestellt. Bommes hat dieses auf der Jahressitzung der Vereinigung in Malente bekanntgegeben. In herzlichen Worten gedachte Bommes des Stifters, der leider im Dezember des vergangenen Jahres für immer von uns gegangen ist. Seine unentgeltlichen Leistungen für den Segelsport bleiben in Schleswig-Holstein unvergessen.  
Mitte April wird der Kutter fertiggestellt sein. Zuvor wollen Vorstand und Jugendabteilung an einem Sonntag der Werft in Bremen einen Besuch abstatten. Der Vorstand bittet deshalb,

daß sich einige Pkw-Besitzer unter den Mitgliedern mit ihren Fahrzeugen zur Verfügung stellen. Bereitwilligkeit hier bitte unter Tel. 25 94 mitteilen.

Getakelt wird das Schiff in Plön. Da der PSV für Transport Rigg und Segel selbst aufkommen muß, hat der Vorstand einer Spendenaktion aufgerufen. Ein Mitglied hat bereits Masten zur Verfügung gestellt. Bis Anfang Mai soll das Schiff segelklar sein. Voraussichtlich wird der Kutter vor dem Absegeln am Vormittag des 7. Mai 1966 getauft werden.

„Onkel Ernst“ so wird das Schiff heißen, hat eine Länge über Alles von 8,50 m, die größte Breite beträgt 2,20 m und sein stattliches Gewicht ohne Ausrüstung 1,2 t.

Ka

## Veranstaltungen im Monat Mai

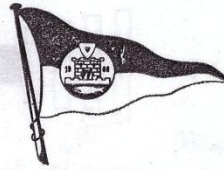
1. 5. **Volkshochschule Plön**  
Exkursion nach Lüneburg  
7.30 Uhr: Markt
1. 5. **Jugendtanz**  
16.00 Uhr: Hotel „Drei Kronen“
3. 5. **CDU-Ortsverein Plön**  
Stammtisch  
20.00 Uhr: Hotel „Drei Kronen“
- Haus- und Grundeigentümerverein**  
Sprechstunde  
16.00 Uhr: Hotel „Stadt Lübeck“
5. 5. **DAG-Sprechtage**  
18.00 Uhr: Café Langmaack
6. 5. **Heimkehrerverband Plön**  
Monatsversammlung  
20.00 Uhr: „Prinzenklause“
7. 5. **Landsmannschaft der Berlin — Mark-Brandenburger**  
Versammlung  
20 Uhr: Hotel „Zur Post“
12. 5. **Volkshochschule Plön**  
Vortragsabend  
20.15 Uhr: Remter des Schlosses
14. 5. **Bund der Vertriebenen**  
Feierstunde  
17.00 Uhr: Hotel „Drei Kronen“
15. 5. **Bund für Vogelschutz**  
Exkursion  
7.00 Uhr: Markt  
**TSV Plön, Turnabteilung**  
Fußwanderung  
9.15 Uhr: Plön — Grebin
17. 5. **Haus- und Grundeigentümerverein**  
Sprechstunde  
16.00 Uhr: Hotel „Stadt Lübeck“
17. 5. **Landsmannschaft der Ostpreußen**  
Busfahrt nach Elmshorn  
8.00 Uhr: Markt
22. 5. **Bund für Vogelschutz**  
Fahrt: Naturpark Lauenburger Seen  
4.00 Uhr: Markt
24. 5. **Berliner Gastspielensemble**  
„Die Brücke“  
20.00 Uhr: Hotel „Drei Kronen“
27. 5. **TSV-Boxabteilung**  
Vergleichskampf  
20.30 Uhr: Mehrzweckhalle
28. 5. **TSV Plön**  
Turn- und Sportler-Ball  
20.00 Uhr: Hotel „Drei Kronen“
28. 5. bis  
30. 5. **PSV Plön**  
Pflingstregatta
29. 5. **TSV Plön, Handballabteilung**  
Kleinfeld-Pokalturnier  
9.00 Uhr: Stadion der MUS
29. 5. **TSV-Fußballabteilung**  
Freundschaftsspiel: TSG Bergedorf  
15.00 Uhr: Schloßgarten-Stadion

31. 5.

## 100-Jahr-Feier

## Ost-Holsteinische Eisenbahn

Da zum Zeitpunkt der Durchlegung der Plöner Monatsblätter das Festprogramm noch nicht vorlag, wird auf die spätere Bekanntgabe im Ost-Holsteinischen Tageblatt verwiesen.

Plöner  
Seglerverein  
e. V.

## Ansegeln eine Woche später

Es ist zur Zeit unmöglich, den Belag für unsere Querstege anzubringen. Infolge des hohen Wasserstandes würde der Belag schon bei Windstärke 3 bis 4 aus Süd fortgespült werden. Der hierdurch entstehende Schaden an den Booten wäre katastrophal. Wir sehen uns deshalb gezwungen, das Ansegeln auf den 15. Mai 1966 zu verlegen. Wir bitten die Bootseigner, die Boote so rechtzeitig klar zu machen, daß pünktlich um 14 Uhr abgelegt werden kann.

## Kuttertaufe Mitte Mai

Die Auslieferung unseres Kutters „Onkel Ernst“ verzögert sich etwas. Wir rechnen aber damit, daß wir am Tage des Ansegelns, am 15. Mai 1966, um 11 Uhr die Kuttertaufe vornehmen können. Der Vorstand erwartet, daß die Jugendabteilung an diesem Tage vollzählig aufkreuzt. Bei dieser Gelegenheit geben wir bekannt, daß noch einige Jungen und Mädchen, die Begeisterung für den Segelsport zeigen, aufgenommen werden können.



**Jollen- und  
Yachtagentur**

**Kapt. D. Schädlich**  
242 Eutin, Schweriner Straße 2  
An- u. Verkaufvermittlung v. Sportbooten

## Jugendabende künftig freitags

Unser Segelkamerad Gernot Seher hat die Leitung unserer Jugendabteilung übernommen. Unser „Nenno“ ist als tüchtiger Segler bekannt und bringt auch aus beruflicher Sicht die notwendigen Voraussetzungen mit, um eine Jugendgruppe zu führen. Wir sind zuversichtlich, daß ein guter Schwung in unsere Jugendabteilung kommt. Die Schulungsabende finden jetzt freitags von 19.30 bis 20.30 Uhr statt, beginnend mit dem 6. Mai 1966.

## Ausscheidungsregatta in Plön

Die Ausscheidungsregatta für die Teilnahme an der Deutschen Jugendmeisterschaft wird nicht, wie in der vorigen Ausgabe der Plöner Monatsblätter bekanntgegeben, in Eckernförde gesegelt, sondern in Plön. Der Termin ist auf den 2. und 3. Juli 1966 verlegt worden, um den Jugendlichen noch reichlich Gelegenheit zum Spinnakersegeln zu geben. Die Meisterschaften werden in der Piratenklasse erstmalig mit Spinnaker gesegelt.

Keim

Herausgeber:	Hermann Sönksen Stiftung, Plön
Verlagsleiter:	Kurt Köhler, Plön
Redaktion:	Martin Werchan, Plön
Erscheinungsweise:	Am 1. jeden Monats
Redaktionsschluß:	Am 20. des Vormonats
Anzeigen:	Zur Zeit ist Preisliste Nr. 1 vom 1. 10. 1965 gültig
Anzeigenschluß:	Am 20. des Vormonats
Bezieher:	Kostenlos an alle Haushalte der Stadt Plön. Auswärtige Interessenten können die „Plöner Monatsblätter“ im Jahresabonnement zu 9,- DM beziehen.
Verantwortlich für Vereins-Mitteilungen:	Jeweils der betreffende Verein bzw. dessen Vorsitzender oder Pressewart
Verantwortlich für Paroienachrichten:	Die betreffende Partei. Partei-Mitteilungen und Artikel müssen vom Verfasser mit vollem Namen gekennzeichnet sein.



## Plöner Seglerverein e. V.

**Das Punktsystem des Deutschen Seglerverbandes**

Das 1. Boot jeder Wettfahrt erhält	0 Punkte,
das 2. Boot jeder Wettfahrt erhält	1,6 Punkte,
das 3. Boot jeder Wettfahrt erhält	2,9 Punkte,
das 4. Boot jeder Wettfahrt erhält	4 Punkte,
das 5. Boot jeder Wettfahrt erhält	5 Punkte.

edes weitere Boot erhält die Punktzahl seiner Placierung.

Das nichtstartende Boot erhält einen Punktbetrag, welcher der Zahl der gemeldeten Boote entspricht. Das aufgebende Boot erhält einen Punktbetrag, der dem Mittel zwischen der um eins erhöhten Zahl der gezeiteten Boote und der Anzahl der in der betreffenden Wettfahrt startenden Boote entspricht. Im Sinne des ersten Teils, Absatz 2 der Wettsegelbestimmungen der IYRU kann eine Wettfahrtleitung jede durch schwere Unlavarie oder irgendwelche anderen nach dem Vorbereitungs-schluß auftretenden Ursachen bedingte Verhinderung, am Start zu erscheinen, als Aufgabe werten.

Das disqualifizierte Boot erhält einen Punktbetrag, der dem um eins erhöhten Zahl der Startenden entspricht. Bei Punktgleichheit zweier oder mehrerer Boote erhält dasjenige den besseren Rang zugesprochen, das sich häufiger vor dem oder den anderen Booten placiert hat. Für Boote, die auch dann gleich sind, entscheidet der bessere Platz in der zuletzt gesegelten Wettfahrt. Die niedrigste Gesamtpunktzahl ergibt den höchsten Gesamtrang.

bleyle

Textilhaus Bauer



Jollen- und  
Yachtagentur

Kapt. D. Schädlich

242 Eutin, Schweriner Straße 2  
An- u. Verkaufvermittlung v. Sportbooten

**Meisterschaft der Schwertzugvögel**

Am 2. bis 5. August 1966 wird auf dem Großen Plöner See die Deutsche Meisterschaft in der Klasse der Schwertzugvögel gesegelt. Die Regatta findet auf der zwischen Nehmten und Osau gelegenen Olympiabahn statt. Der Startschuß zur ersten Wettfahrt fällt voraussichtlich am Montag, dem 2. August um 10 Uhr. Die Startzeiten der weiteren Wettfahrten wird die Wettfahrtleitung nach Wind- und Wetterlage festlegen.

Es ist vorgesehen, den Kutter „Onkel Ernst“ unserer Jugendabteilung täglich als Begleitboot für unsere Mitglieder, die den Regatten gerne zuschauen möchten, auslaufen zu lassen. Im Übrigen hoffen Vorstand und Wettfahrtleitung, daß sich die Mitglieder des Vereins nach den gegebenen Möglichkeiten zur Betreuung der Gäste zur Verfügung stellen.

**Kuttersegeln**

Die Ferienzeit bringt es mit sich, daß viele Mitglieder unserer Jugendabteilung auf Reisen gehen. Unser Kutter ist in dieser Zeit nicht immer ausgelastet. Es bestehen keine Bedenken, daß auch die Mitglieder, die nicht mehr der Jugendabteilung angehören, am Kuttersegeln teilnehmen, es ist im Gegenteil sogar erwünscht, daß sich erfahrene Segler im Kuttersegeln üben und unseren Jugendwart bei der künftigen Ausbildung gelegentlich unterstützen zu können.

## Weiter gutes Einvernehmen Stadt und Seglerverein

Auf gestriger Mitgliederhauptversammlung des Plöner Seglervereins erfolgte Wiederwahl des Vorsitzenden Walter Witt  
Verhandlungen wegen „Alte Biologische“ vor dem Abschluß

Plön (hs). Ein guter Besuch zeichnete die gestern abend im „Prinzen-saal“ stattgefundene Mitgliederhauptversammlung des Plöner Seglervereins aus. Wichtigste Merkmale waren die Wiederwahl des Vorsitzenden und die Beratungen über die Zukunft des Seglerheims.

Die Frage nach der Verwendung des Gebäudes „Alte Biologische Station“ in der Eutiner Straße 4 interessiert nicht nur den Seglerverein sondern auch weite Kreise der Bürgerschaft, die ein Interesse sowohl am städtischen Geschehen als auch an der Förderung des Segelsports in Plön haben.

Als ein recht positives Ergebnis der bisherigen Verhandlungen mit der Stadt Plön konnte der 1. Vorsitzende, Rechtsanwalt Walter Witt, den Mitgliedern mitteilen, daß die Stadt Plön auch nach der Aufhebung des Erbbaurechtsvertrages für dieses Grundstück erkennen ließ, daß sie bereit sei, das Gebäude sowie das Gelände dem Seglerverein für seine Tätigkeit weiterhin zur Verfügung zu stellen.

Am Donnerstag hatte eine Besprechung zwischen dem Vereinsvorstand und Vertretern der Stadt stattgefunden. Die Stadt Plön war hierbei vertreten durch den Bürgervorsteher, den Bürgermeister, den Magistrat sowie durch die Fraktionsvorsitzenden. Nach den Ausführungen von Rechtsanwalt Witt war bei dieser Besprechung eine Sportfreudigkeit der Stadtvertreter zu erkennen. Das Gebäude mit Ausnahme wahrscheinlich des Erdgeschosses wird dem Verein bei einer Pachtdauer von vorerst zwischen 15 und 20 Jahren zur Verfügung stehen. Der jetzige Bootschuppen sowie auch das „Fährhaus“, das schon seit einigen Monaten nicht mehr bewirtschaftet wird, sollen abgebrochen werden.

Nach einer sehr sachlichen Diskus-

### Mütterberatung

OHT 30. 04. 1966

sion, aus der auch hervorging, daß spätestens bis zum Herbst der Bau eines neuen Bootschuppens erfolgen dürfte, wurde der Vorstand er-

### Straßenzustandsbericht für Wochenendfahrer

Plön (oht). An der Baustelle Ortsausgang Plön / B 76 wird der Verkehr weiterhin an der Behelfsbrücke durch Ampeln geregelt.

Eine Erleichterung ergibt sich an der Baustelle auf der B 430 / Hamburger Chaussee. Dort wird die Fahrbahn zum Wochenende beidseitig befahrbar sein. Der Verkehrsfluß wird aber weiterhin durch Geschwindigkeitsbegrenzungen behindert werden.

Auf der Autobahn Lübeck — Hamburg sind an den Baustellen zwischen dem Verkehrskreuz Hamburg-Ost und Todendorf für den Wochenendverkehr vorübergehend beide Fahrspuren freigegeben worden.

mächtigt, die bisherigen Verhandlungen mit der Stadt in diesem Sinne weiter zu führen.

Damit dürfte das Projekt, die „Alte Biologische“ zu einer modern

### Was bedeutet die neue Schulreform?

Plön (oht). Sofern sich die Betroffenen nicht gleichgültig gegenüber den Maßnahmen der Schulumstellung verhalten, sondern sich Gedanken über die Bedeutung dieser Maßnahme machen, kommen vielfach

ausgestatteten Gaststätte umzubauen, erledigt sein. Die Kostenfrage — es wurden rd. 600 000 DM genannt — war für den Verein untragbar. Für eine monatliche Pacht von 2000 DM hätte man bei der kurzen Plöner Saison keinen Gastwirt interessieren können.

\*

Aus dem Jahresbericht wäre zu berichten, daß der Mitgliederbestand des Vereins als gut zu bezeichnen ist. Am 1. Januar 1965 wurden 204 Mitglieder gezählt, am Ende des Jahres waren es 218.

Ein von dem verstorbenen Werftbesitzer Burmester in Bremen für die Jugendarbeit gestifteter Kutter im Werte von ca. 13 000 DM wurde vom Landessportverband Schleswig-Holstein dem Plöner Seglerverein zur Verfügung gestellt. Die Taufe soll am Sonntag, dem 15. Mai, am Tage des Ansegelns, erfolgen.

Ein recht reges sportliches Programm für 1966 stand zur Diskussion. Neben der Pfingstregatta werden sechs interne Regatten und die bereits im Vorjahr mit Erfolg veranstaltete 45-Stunden-Regatta durchgeführt. Dazu kommt noch die Deutsche Meisterschaft der Zugvögel vom 1. bis 5. August sowie ein Jugend-Ausscheidungsseglern der Piraten am 2. und 3. Juni. Für 1967 ist damit zu rechnen, daß die Deutsche Meisterschaft der H-Jollen in Plön durchgeführt wird.

Bei den Vorstandswahlen machte sich Christian Möller zum Fürsprecher für eine Wiederwahl des 1. Vorsitzenden. Er verwies dabei auf die Pfingstregatten und die gute Zusammenarbeit mit der Bundeswehr. Rechtsanwalt Walter Witt wurde zum 1. Vorsitzenden wiedergewählt. Da er seine Zustimmung von der Zusammensetzung des engeren Vorstandes abhängig machen wollte, gab es eine kurze Unterbrechung der Versammlung. Aber dann nahm alles seinen Lauf. Auch der 2. Vorsitzende Gabels, der Schriftwart Günther Keim, der Kassenwart Frau Handorf wurden wiedergewählt. Dem Vorstand gehören weiter an die Vorsitzenden der einzelnen Ausschüsse, als da sind Jugendausschuß (Gernot Seher), Hafenausschuß (Banz), Wettfahrtsausschuß (Günther Keim), Sportausschuß (Rasmus Claußen), Bootseignerausschuß (Hans Holst), Finanzausschuß (Wilfert) und Festausschuß (Peter Demankowski).

Obwohl die weiteren Pläne des Vereins die Finanzkraft belasten werden, bleiben die bisherigen Beiträge und Gebühren vorerst weiter bestehen. Darüber wird man sich auf einer Versammlung im Herbst neu befassen müssen. Erhöht wurde allerdings die Aufnahmegebühr für Bootseigner von bisher 50 auf 100 DM.

\*

Eingangs der Versammlung hatte der 1. Vorsitzende des verstorbenen Mitgliedes Erwin Bienert, Ascheberg, gedacht. Als „Inselkapitän“ von Langes Warder war er, ein Segler voller Idealismus, jedem Vereinsmitglied ein Begriff.

### DLRG fordert Schwimmhalle

Morgen beim Plöner Seglerverein:

## Vor dem Ansegeln Kuttertaufe

Plön (psv). Am morgigen Sonntag starten die Boote des Plöner Seglervereins zum offiziellen Ansegeln. Das Programm mußte in den letzten Tagen nochmals geändert werden. Die für dieses Wochenende vorgesehenen ersten beiden internen Regatten fallen aus.

Die für 11 Uhr am Sonntag vorgesehene Kuttertaufe findet erst um 14 Uhr statt, denn die Taufpatin kann zu einem früheren Termin Plön nicht erreichen. Taufpatin ist Frau Schumann, Hamburg, Tochter des im Vorjahr verstorbenen Werftbesitzers Ernst Burmester, der im Sommer des vorigen Jahres den Kutter für die schleswig-holsteinische Seglerjugend stiftete. Die Werft hat am Freitag das Schiff angeliefert, heute kommt der Segelmacher und bis heute abend will Jugendwart Gernot Seher den Kutter segelklar haben.

Der Kutter hat eine Länge von 8,50 m, seine größte Breite beträgt 2,20 m. Seine Masten tragen rund

30 qm Segel aus amerikanischem Dacron. Das Schiff eignet sich außerordentlich gut für die Segelausbildung und steht ausschließlich der Jugendabteilung des Plöner Seglervereins zur Verfügung. Der Verein hat für die zusätzliche Ausrüstung auch in die eigene Tasche greifen müssen; denn für Rigg, Segel und Schwimmwesten waren fast 2000 DM aufzubringen, die allerdings zum größeren Teil durch Spenden der Mitglieder aufkamen. Das segelfertige Boot präsentiert einen Wert von mehr als 15 000 DM.

Nach der Bootstaupe läuft die gesamte Flotte des PSV zum Ansegeln aus. Kurs und Ziel werden Wind und Wetter bestimmen.

OHT vom 14. 05. 1966

### „Onkel Ernst“ heißt der neue PSV-Kutter

Plön (oht). Die Plöner Seglerjugend kann stolz auf den Kutter sein, der ihr gestern zum Geschenk gemacht wurde. Sie erhielt aber eine deutlich ausgesprochene Aufgabe mit auf den Weg, die sie mit dem schönen Schiff erfüllen soll: dem Stifter, dem ver-



storbenen Besitzer der Yacht- und Bootswerft, Ernst Burmester, nachzueifern, der auf allen Revieren als erfahrener und sportlich sowie persönlich anerkannter Segler zuhause war.

Diese Mahnung sprach der PSV-Vorsitzende Witt aus, als er die Taufpatin Frau Schumann, und die Taufgäste, unter ihnen Kapitän zur See Röbler und mehrere Kutterbesetzungen der MUS zur Bootstaupe begrüßte (unser Bild). In wenigen aber herzlichen Worten gedachte Frau Schumann ihres Vaters, taufte den Kutter auf den Namen „Onkel Ernst“ und wünschte ihm, indem sie die Flasche Sekt am Bug zerschlug, allzeit gute Fahrt.

An der Spitze der zahlreichen Boote des Plöner Seglervereins startete „Onkel Ernst“ zu seiner ersten Fahrt nach Stadtbek, das als Ziel des diesjährigen Ansegelns des PSV bestimmt worden war.

OHT vom 16. 05. 1966

Als Abschluss dieser Dokumentation ausgewählte Bilder zur Instandsetzung und des fertigen Bootes:



Beginn der Instandsetzungen



Schleifarbeiten im gesamten Innenbereich



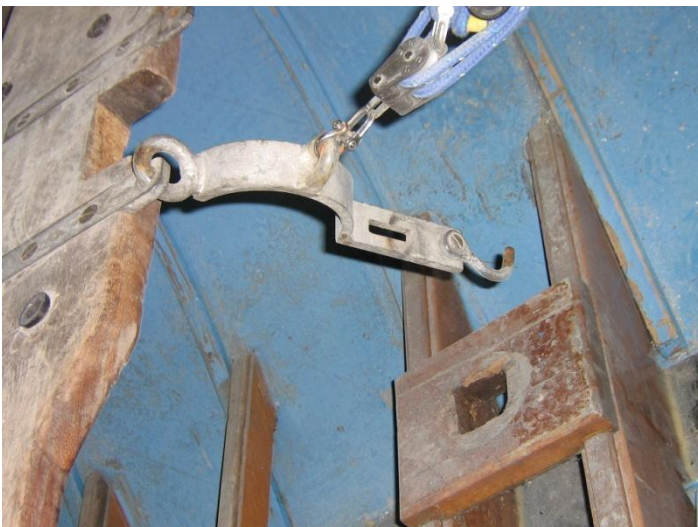
Vorarbeiten am Dollbord und Ausbau der Rundseln



Schleifarbeiten am Dollbord



Mastfuß Besan



Mastfuß und Ducht Groß



Erste Schleifarbeiten außen



Eine der Schadstellen oberhalb der Wasserlinie



Eine der Schadstellen am Unterwasserschiff





Schaden am Totholz achtern



Achterschiff nach dem Ausbau  
der Ruderbeschläge



Beidseitige Einleimungen am  
Rumpf achtern



Beidseitige Einleimungen am Rumpf achtern – von oben erst nach Ausbau der Ducht einsehbar. Im Bereich zwischen Spanten und Knie konnte Regenwasser nicht ablaufen und führte so über die Jahre zu Fäulnisschäden!



Kaum ist es Oktober, ist unser Kutter zurück in Plön .....



Die Masten werden gestellt ....



... und alles in Augenschein genommen, sowie für den Aufbau der Persenning vorbereitet ....



... und vor der Abfahrt in das Winterlager werden noch Maße für eine neue, leichtere Persenning abgenommen ....

Vorstand und Jugendgruppe des PSV danken allen Helfern und Sponsoren für ihr Engagement. Der Dank gilt auch besonders den Mitarbeitern der Bootswerft Thomas Bergner für viele geleistete Arbeitsstunden – auch wenn es etwas länger gedauert hat als vorausgesagt.

Nach der Winterpause solle es im nächsten Jahr jedenfalls losgehen mit hoffentlich weiteren 50 Jahren erfolgreicher und sicherer Nutzung des Kutters durch die Vereinsmitglieder des Plöner Segler-Verein von 1908 e.V. .