

UNSERE ALTE LIEBE



OPTICAMP 2023

FOTO: SVC

UAL NR. 462

OKTOBER 2023



INHALTSVERZEICHNIS

.....	0
Inhaltsverzeichnis	1
Editorial	2
Nachrichten aus dem Verein	3
Neue Boote in unserem Hafen	3
Die letzte Reise hat angetreten:	3
Familiennachrichten	4
Opticamp 2023	4
Personalien	5
SVC mit neuem Internetauftritt www.svc-cux.de	5
Zum 25. Mal blaue Flagge im SVC Yachthafen	7
Hallberg-Rassy Chef im SVC Yachthafen	8
Und noch ein besonderer Gast, Jari Saario, im Hafen	8
Termine	8
Die SVC dankt Sponsoren	8
Absegeln am 9. September 2023	9
Das Alte Eiswerk ist Geschichte	9
Atlantic Crossing	11
Gefahren durch kaltes Wasser	13
Wie bekomme ich die Person im Wasser wieder an Bord? - Ein Vorschlag -	17
Blick 25 Jahre zurück ins Jahr 1998 / 1999	21
aus „Unsere Alte Liebe“ vom Oktober 1998	21
Aus „Unsere Alte Liebe“ vom Dezember 1998	23
Aus „Unsere Alte Liebe“ vom Juli 1999	28
Aus „Unsere Alte Liebe“ November 1999	29
Kleinstes und grösstes Boot der Saison 2023	30



EDITORIAL

Es war Zeit. Zeit zu feiern, weil die Saison 2023 zu Ende ging. Zeit zur Freude über eines der gelungenen Projekte in unserer Segler-Vereinigung Cuxhaven: in dem Haus, in das unsere Geschäftsstelle zum Jahresanfang eingezogen ist, weht inzwischen auf allen Etagen frischer Wind. Unsere Freunde von Trans-Ozean, dem Verein zur Förderung des Hochseesegelns, sind unsere direkten Nachbarn, und im Erdgeschoss hat das Gewürzkontor seine Räume bezogen. Aber unser Absegeln in diesem Jahr markierte tatsächlich auch eine Zeitenwende in unserem Segel-Verein.

Wie immer war das Segel - und Landprogramm perfekt organisiert von den Ehepaaren Müller und Bähr. Auf dem gut besuchten Party-Gelände am SVC-Yachthafen wurde gefeiert bis spät in die laue Spätsommernacht. So kennen die Mitglieder ihre SVC.

Der Vorstand, und vor allem unser Takelmeister, machten sich just zu diesem Zeitpunkt konkret Gedanken, wie ein weiteres wichtiges Projekt in unserem Verein zeitlich so über die Bühne gebracht werden kann, das alle Bootseigner rechtzeitig ins Winterlager kommen. Der unvermeidliche Abriss des Eiswerks war genehmigt und beauftragt - jetzt mußte alles klappen. Es hat alles geklappt. Auch so kennen die Mitglieder ihre SVC.

Die Zeit der scheinbar unendlichen Geschichte des sogenannten Alten Eiswerks ist abgelaufen. Eine neue Zeit beginnt für die Segler-Vereinigung Cuxhaven auf dem Gelände direkt an unserer SVC-Geschäftsstelle und den bestehenden Winterlager-Hallen. Das wurde auch höchste Zeit, findet

Jörn Pietschke, SVC-Vorstandssprecher

Unsere Alte Liebe (UAL) Nr. 461: Herausgeber ist die Seglervereinigung Cuxhaven e.V.

Vorstand: Norbert Grell, Ingo Hamer, Dr. Rolf Karg Vorstandssprecher: Jörn Pietschke

Beiträge, Berichte, Fotos für die UAL bitte an unsere Geschäftsstelle info@svc-cux.de mit dem Betreff: UAL oder an:

Segler-Vereinigung Cuxhaven e.V., Kapitän-Alexander-Straße 31, 27472 Cuxhaven

Telefon 04721-22280 email info@svc-cux.de Website www.svc-cux.de

Öffnungszeiten: Mo., Mi., Fr. 09:00 – 13:00 Uhr, plus Mi-Nachmittag 14.00 – 17.00 Uhr

Stadtparkasse Cuxhaven IBAN DE66 2415 0001 0000 1950 08

Volksbank Stade -Cuxhaven eG IBAN DE59 2419 1015 0046 9424 01

Verwendete Kürzel: jöp Jörn Pietschke, MD Dierk Müller, AK Andrea Küther, IH Ingo Hamer, RK Rolf Karg, PK Peter Küther

Zum Titelbild: Opticamp 2023

Bei zu starkem Wind wird im SVC Hafen trainiert. „Es war vielleicht das beste Opticamp ever!“, sagte SVC-Jugend-Beiratsmitglied Henrik Peters, der schon seit mehr als zehn Jahren dabei ist.



NACHRICHTEN AUS DEM VEREIN

Neue Boote in unserem Hafen

A-Schlengel

B-Schlengel

B 48/49 Sansa

C,D,E-Schlengel

Wir begrüßen das neue Mitglied mit seinem Katamaran Sansa





Segelkamerad Horst Heinisch mit 84 Jahren gestorben



Foto (Ausschnitt aus Titel UAL 459)

Die SVC trauert um ihr verdientes Mitglied Horst Heinisch. Der passionierte Einhandsegler unternahm mit seiner SY „Felicitas“ Langfahrten auf Nord- und Ostsee. Auf Helgoland sprach sich die Nachricht von seinem Tod wie ein Lauffeuer herum – alle kannten Horst Heinisch, war doch Helgoland eines seiner Lieblingsziele vor der Haustür. Doch mit seiner „Felicitas“ steuerte er auch Norwegen, Schweden oder Dänemark an. Zurück im Heimathafen seiner SVC packte Horst Heinisch immer tatkräftig mit an. Er leitete umsichtig und fachkundig eine Arbeitsdiensttruppe, die sich um die Elektroanlagen im Hafen gekümmert hat, die Stromversorgung in jeder Saison auf- und abbaute. Mit Horst Heinisch verliert die SVC eines ihrer aktivsten Mitglieder.

Jöp

Familiennachrichten

Runde Geburtstage

Juli 2023

Otto Leppin (85)
Annette Brusch (60)

August 2023

Alfred Konnowski (85)
Ralf Peters (60)
Norbert Lersch (80)
Hans Martin Ober (60)

September 2023

Michael Mies (80)
Ulrich Appe (80)
Bernd Alberg (85)
Thees Sauter (70)

Oktober 2023

Thomas Carus (60)
Ralf Dietzler (80)
Margrit Erkner (75)
Gerda Gerdts (95)

Wir gratulieren den Jubilaren an dieser Stelle auf das Herzlichste

AK

Opticamp 2023

SVC-Opti-Camp im Cuxhavener Yachthafen direkt an der Elbe.

Die Segler-Vereinigung Cuxhaven (SVC) hat auch in diesem Jahr wieder zum Opti-Camp eingeladen. 29 junge Seglerinnen und Segler aus der SVC, aber auch aus drei benachbarten Segelvereinen waren dabei und erlebten in Cuxhaven eine abwechslungsreiche Woche. „Es war vielleicht das beste Opticamp ever!“, sagte SVC-Jugend-Beiratsmitglied Henrik Peters, der schon seit mehr als zehn Jahren dabei ist. Das Wetter war





diesmal wechselhaft, aber die Organisatoren der SVC, die allesamt selbst aus der SVC-Jugendabteilung kommen, hatten sich darauf eingestellt.

Als der Wind Regatten mit der Jugendsegeljolle Optimist (Opti) in der Grimmershörn Bucht einmal nicht zuließ, starteten sie eine Hafenrundfahrt mit dem Börteboot, inklusive Krabbenpulen. „Segeln lernen in der SVC ist eben vor allem ein Gemeinschaftserlebnis“, so SVC-Vorstandssprecher Jörn Pietschke, der sich bei SVC-Jugendvorstand Malte Peters und allen Helfern für die tolle Segelfreizeit bedankt. Die Jugendlichen haben auf dem SVC-Vereinsgelände am Yachthafen fünf Tage lang gezeltet, betreut von der SVC-Jugendabteilung, der Geschäftsstelle und vom Hafenmeister der Segler-Vereinigung Cuxhaven. Die SVC freut sich, dass Cuxhaven die Möglichkeit bietet, dass der Seglernachwuchs direkt am Tor zur Welt trainiert. Fotos: SVC



Alle Teilnehmer mit ihrer Urkunde über ihre erfolgreiche Teilnahme am einwöchigen Training

Personalien

Gregor Höbrink, Wilfried Mallek

Wir freuen uns, mitteilen zu können, dass die Vereinsmitglieder Gregor Höbrink und Wilfried Mallek als stellvertretende Hafenmeister ab 2024 gewonnen werden konnten.

SVC mit neuem Internetauftritt www.svc-cux.de

Seit August ist die SVC mit neuer Website www.svc-cux.de im Internet vertreten. Wie auch schon früher werden wir Aktuelles in erster Linie auf diesem Weg kommunizieren.



Wir empfehlen, Ihr Gerät (Handy, Tablet, PC ...) so einzurichten, dass Sie mit einem „Klick“ oder „Touch“ die SVC Startseite erreichen. Lassen Sie sich von Ihren Kindern, Enkeln oder anderen Mitgliedern gegebenenfalls dabei helfen. Die Menüs sind selbsterklärend, einfach mal durchklicken, es kann nichts passieren.

Neue Beiträge, Meldungen bitte an die Geschäftsstelle schicken. Andrea wird diese zeitnah auf der Website veröffentlichen. Diese erscheinen mit Ihrer Überschrift direkt auf der Startseite. Daneben sehen Sie auf größeren Bildschirmen auch vorangegangene Meldungen. Durch Anklicken erreichen Sie die Meldung und können sie lesen. Alternativ erreichen Sie diese über „Aktuelles“ im Hauptmenü.

Startseite der Website www.svc-cux.de

Wir haben zwei Bildergalerien integriert, eine unter „Der Verein“ mit Bildern insbesondere für Gäste, um einen optischen Eindruck unserer Einrichtungen (Hafen, Winterlader) zu erhalten, und eine zweite unter „Vereinsleben“. Dort werden Bilder von SVC-Mitgliedern und Veranstaltungen veröffentlicht und gesammelt. Diese Bildergalerie lebt also auch von Euren Einsendungen. Schickt diese bitte an die Geschäftsstelle.

Auf einen internen passwortgeschützten Bereich haben wir bewusst verzichtet. Vertrauliches wird zukünftig direkt verschickt, z.B. über email. Wir müssen also bei der Veröffentlichung auf der Website darauf achten, was erlaubt ist. Fotos anderer Vereinsmitglieder bei Veranstaltungen sind möglich, soweit diese nicht ausdrücklich widersprechen, von Kindern und Jugendlichen jedoch nur mit Erlaubnis der Eltern.

Auf unserer „alten Website“ waren zum Teil noch weitere Beiträge / Dateien aus früheren Jahren abrufbar, die wir nicht übernommen haben. Sollte dabei etwas sein, was der ein oder andere für sich sichern möchte, bitte bei Andrea melden.

Für diejenigen, die sich nicht fit fühlen, unsere Internet-Seite zu nutzen, organisieren wir gerne einen Schulungs- / beziehungsweise Fragen/Antworten Termin in unserem neuen Schulungsraum. Bitte bei Andrea vormerken lassen. Und nun viel Spaß beim surfen!

RK



Zum 25. Mal blaue Flagge im SVC Yachthafen

Am Flaggenmast der Segler-Vereinigung Cuxhaven (SVC) weht in diesem Jahr zum 25. Mal die Blaue Umweltflagge. In ganz Cuxhaven zeigt nur die SVC mit diesem bekannten Gütesiegel Flagge für den Umweltschutz.

Die Blaue Flagge ist ein Umweltzeichen aus dem Bereich des nachhaltigen Tourismus, das jedes Jahr an Stränden, Binnengewässer und Marinas vergeben wird. Alle mit der „Blauen Flagge“ ausgezeichneten Sportboothäfen müssen jeweils einen umfangreichen Kriterienkatalog erfüllen und ihre vorbildliche Umweltarbeit bei der Umweltkommunikation jährlich erneut nachweisen. Es müssen bestimmte Anforderungen bezüglich des Umweltmanagements und ausreichende Entsorgungsbereiche für (Sonder-) Abfälle und Abwasser und die standardgemäßen Sicherheitsaspekte beachten werden.

Die Blaue Flagge wird von der „Stiftung für Umwelterziehung“ (FEE) vergeben. Die FEE ist eine Nicht-Regierungsorganisation



und wird in den einzelnen Ländern durch entsprechende Organisationen vertreten. In Deutschland wird sie durch die Deutsche Gesellschaft für Umwelterziehung e.V. vertreten. Der Deutsche Segler-Verband unterstützt die Blaue Flagge seit Gründung der Kampagne in der Bundesrepublik Deutschland im Jahr 1987.

Auf dem Gelände von Sportvereinen, wo die „Blaue Flagge“ weht, werden Einwohner, Vereinsmitglieder und Gäste zu sensiblerem Umgang mit Umwelt und

Natur aufgefordert und tragen so zu deren Erhaltung bei. Umweltgerechtes Verhalten in sensiblen Naturbereichen und innerhalb des Fahrreviers sowie die ordnungsgemäße Entsorgung von Abfällen, wie z.B. Altöl und Bilgewasser, ist oberstes Gebot.

Die Blaue Flagge wird nur für eine Saison verliehen und darf nur wehen, solange die Kriterien erfüllt sind. Falls das nicht der Fall ist, sind die örtlich Verantwortlichen gehalten, die Flagge einzuholen. Die internationale und nationale Organisation führen in der Saison unangemeldete und angemeldete Kontrollen durch.

„Für die Seglervereinigung Cuxhaven ist die Beteiligung an der Blauen Flagge ein wichtiges Bekenntnis zum Umwelt- und Meeresschutz“, erklärt der Umweltbeauftragte der SVC, Dr. Hans-Joachim Stietzel. Zusammen mit Hafenmeister Peter Küther und mit der Unterstützung des Vorstandes der SVC sorgt das Beiratsmitglied Jahr für Jahr dafür, dass die strengen Kriterien erfüllt werden.

jöp



Hallberg-Rassy Chef im SVC Yachthafen

Hallberg-Rassy-Chef Magnus Rassy hat mit seiner Segeljacht „Rassker“ Ende Juli in unserem Yachthafen festgemacht. SVC-Hafenmeister Peter Küther begrüßte den Werftchef persönlich, der Vorstand gab ihm einen SVC-Stander mit auf die Reise.

Jörn Pietschke, Sprecher des Vorstandes der SVC



Und noch ein besonderer Gast, Jari Saario, im Hafen

Am 6.10. hatten wir wieder einen besonderen Gast im Hafen. Jari Saario, finnischer Ruderer, der den „Atlantik“ ohne Begleitboot überquert hat. Zu Gast bis wahrscheinlich Montag oder Dienstag. Er ist im Januar gestartet ohne Motor und Segel. Das einzig technische sind zwei Solarmodule, die zwei Batterien gespeist haben, um eine Meerwasser Entsalzungsanlage zu betreiben. Nur Astronautennahrung und im Sitzen geschlafen. Er kommt jetzt aus Kanada. Dreizehn Mal ist er gekentert und beim letzten Mal sah es nicht gut für ihn aus. Es dauerte mehr als fünf Minuten, bis er das Boot drehen konnte. Er saß dabei in seiner Kabine unter Wasser und hat sich gegen die Bordwand geschmissen, um das Boot zu drehen. Dabei hat er sich zwei schwere Platzwunden am Kopf zugezogen.

Irgendwann hat er das Epirb verloren. Seiner Frau wurde mitgeteilt, dass das böse ausgehen kann, hat sich dann aber doch aufgeklärt. Jetzt wird das Boot per Trailer nach Kopenhagen gebracht. Die Passage um Skagen ist zu gefährlich...

PK



Termine

Curry Essen 2024

Das Curry-Essen 2024 findet am 16.02.2024 statt. Weitere Informationen folgen noch. Siehe auch auf der Website unter Verein>Termine

AK

Die SVC dankt Sponsoren

Zum diesjährigen Opti-Camp konnte die Jugendabteilung der Segler-Vereinigung Cuxhaven e.V. (SVC) vier neue Optimisten zu Wasser lassen. Gesponsert wurden die Regattaboote von der Stadtparkasse Cuxhaven und der Firma VOCO. SVC-Jugendwart Malte Peters bedankte sich gemeinsam mit Vorstandssprecher Jörn Pietschke bei der Stadtparkasse und der Firma VOCO für ihr finanzielles Engagement. Beide Partner sind bei der SVC-Nachwuchsarbeit immer wieder mit im Boot.



VOCO-Geschäftsführer Olaf Sauerbier hält lokales Engagement für das fest in Cuxhaven verwurzelte Familienunternehmen sehr wichtig: „Wir setzen auf Teamgeist und Motivation – Eigenschaften, die beim Segeln absolut essenziell sind.“ Und mit den neuen Regattabooten können die Nachwuchssegler der SVC das künftig bei Wettfahrten beweisen.

Eng verbunden ist auch die Stadtparkasse den Cuxhavener Seglern. „Jo köönt sik op uns verlooten“ war im SVC-Yachthafen jahrzehntelang auf plattdeutsch der Werbeslogan der Stadtparkasse zu lesen. An diese Verlässlichkeit knüpfte SVC-Sprecher Pietschke an und bedankte sich bei Stadtparkassen-Vorstand Kai Mangels dafür, dass sein Kreditinstitut dieses Versprechen wieder einmal in die Tat umgesetzt hat.



Die Nachwuchssegler der SVC vor ihren neuen Regattabooten

Nachdem die nagelneuen Segel der Optimistenjollen ordentlich eingerollt waren und die von den Kindern für das Foto mit den Sponsoren blitzblank polierten Rümpfe unter ihren schützenden Persenningen verschwunden waren, wurde gemeinsam mit den Eltern ein Grillfest im SVC-Yachthafen gefeiert. Alle waren sich einig: Es war ein gelungener Abschluss des diesjährigen SVC- Opti-Sommercamps.

Das nächste SVC-OptiCamp findet vom 07.07.2024 bis zum 13.07.2024 statt. Weitere Informationen folgen.

Jöp Foto: SVC/AK

Absegeln am 9. September 2023



Das Absegeln am Samstag den 9.9.2023 fand bei bestem Spätsommerwetter statt. Nach kurzer Ansprache von unserem Segelwart Dierk Müller am Flaggenmast machten sich 12 Boote auf den Weg bei Wind 0 bis 2. Das anschließende gemütliche Zusammensein abends bei der Grillhütte wurde auch von zahlreichen daheim Gebliebenen besucht und dauerte bis spät in die Nacht an. Mehr Bilder auf unserer Website unter Menu-Punkt „Vereinsleben“ im Menu „Der Verein“.

RK

DAS ALTE EISWERK IST GESCHICHTE

Nachdem die SVC von der Stadt im Juli die offizielle Abrissgenehmigung erhalten hat, stimmten am 14.8.2023 in einer außerordentlichen Mitgliederversammlung über fünfzig Vereinsmitglieder einstimmig für den Abriss. Nachdem u.a. in der Regionalpresse in Berichterstattungen und Leserbriefen zum Teil abenteuerlich spekuliert wurde und die SVC beschuldigt



wurde, nicht ihren Erhaltungspflichten nachgekommen zu sein, haben wir im Folgenden die Fakten aufgelistet, die zeigen, warum ein Abriss unvermeidlich war:

Abriss altes Eiswerk, die Fakten

Das Alte Eiswerk ist Geschichte. Wie konnte es dazu kommen? Das massive Bauwerk wurde vor über 100 Jahren am Ufer des Schleusenprieis auf instabilem Untergrund erbaut. Die Bauweise, der Schleusenpriel mit der 1942 gebauten Spund- und Ankerwand, eine während des 2. Weltkriegs erfolgte Teilunterkellerung als Luftschutzbunker und natürlich der untaugliche Baugrund haben zwangsweise zu anhaltenden Setzungen des Bauwerks mit den bekannten, gravierenden Rissbildungen und Schäden geführt. Das Gebäude hatte zuletzt wasserseitig Setzungen von 28 cm mehr gegenüber der Landseite erfahren.



Außerordentliche Mitgliederversammlung im August 2023



Nach sechs Tagen das, was vom Alten Eiswerk übrig ist

In der Zeit bis 1975 hat der Eigentümer - die Bundesrepublik Deutschland - keine wirksamen Reparaturmaßnahmen durchgeführt. Das derzeitige Staatshochbauamt Cuxhaven hat damals den Zustand des Gebäudes dokumentiert. Alle zuletzt bekannten Bauwerksschäden wurden dort schon benannt. Zitat "Allgemeiner Zustand mittelmäßig bis schlecht. Erhebliche Putzschäden, Senkungsschäden u. Durchfeuchtung. Salpeter in Wänden und Giebeln. Weitere Senkungsschäden sind zu erwarten." Ende der 90er Jahre verkauft die Bundesrepublik Deutschland das schon unter Denkmalschutz stehende Gebäude an die Segler-Vereinigung Cuxhaven, die dringend Platz für die Lagerung der Boote ihrer Mitglieder im Winter suchte. Der vormalige Eigentümer - der Bund - hat somit über 50 Jahre lang das Gebäude nicht erhalten und verfallen lassen.

Die SVC hat mit Erwerb des Gebäudes eine sechsstellige Investition getätigt, um das Gebäude zu ertüchtigen. Wie sich jedoch heraus stellte, war dies der berühmte Tropfen auf den heißen Stein. Die SVC hat zwei unabhängige Gutachten beauftragt, um fachkundigen Rat einzuholen, wie das marode Denkmal zumindest als einfache, ungeheizte Lagerhalle dauerhaft hergerichtet werden kann. Nach heutigem Stand war mit einer Investition von ca. 2,5 Mio.€ für die dafür anstehenden

Bauarbeiten (zum Beispiel nachträgliches Setzen von Pfählen unter das Eiswerk) zu rechnen. Zuschüsse hierzu wurden nicht in Aussicht gestellt. Eine Rentabilität ist damit über die Einnahme aus der Lagerhallenvermietung auch auf lange Sicht nicht zu erzielen. Investitionen in das Gebäude ohne diese grundlegenden Sanierungsmaßnahmen sind somit nutzlos und pure Vergeudung von Geldmitteln.

Eine höherwertige Nutzung des Gebäudes ist durch die baurechtlichen Gegebenheiten und den Nutzungsbedingungen im Hafen- und Gewerbegebiet stark eingeschränkt; Wohnbebauung ist explizit ausgeschlossen! Die Nutzung als Winterlagerhalle für Boote war in den letzten Jahren wegen Sicherheitsbedenken nicht mehr zu verantworten.



Die SVC suchte lange Zeit in der Region und bundesweit nach einem Käufer für das Objekt. Die Verkaufsbedingungen waren mit der Stadt Cuxhaven abgestimmt. Schlussendlich hat sich kein Käufer für das Eiswerk gefunden.

Erst in den letzten zwei Jahren hat die SVC bewiesen, dass sie alte benachbarte Gebäude, sofern es wirtschaftlich vertretbar ist, erhält und saniert.

Der Segler-Vereinigung Cuxhaven ging es immer um dringend benötigte Winterlagerplätze an dieser Stelle für die Boote ihrer Mitglieder. Die SVC wird sich auch zukünftig strikt an die Bauvorschriften in diesem Hafengebiete halten, die eine Wohnbebauung ausschließen. Spekulationen entbehren jeglicher Grundlage. Bis auf weiteres wird die frei gewordene Fläche als Außen-Stellplatz für Boote im Winterhalbjahr genutzt.

Der Vorstand der SVC

ATLANTIC CROSSING

In dieser Woche gab es auf Arte eine achttellige Sendung mit dem Titel: „Atlantic Crossing – über das Meer für ihr Land und ihre Familie“. Das wollte ich natürlich sehen, weil ich die spannende Geschichte einer mutigen Dame erwartet hatte, die irgendwann einmal den Atlantik unter Segeln überquert hat. Es stellte sich schon bald in der ersten Folge heraus, dass es darum überhaupt nicht ging sondern es sich um die Geschichte der norwegischen Kronprinzessin Märtha handelt, die im zweiten Weltkrieg während der Zeit der deutschen Besetzung in die USA ausgewandert war, und durch ihre charmante Hartnäckigkeit den amerikanischen Präsidenten Franklin D. Roosevelts überzeugen konnte, in den Krieg gegen Nazideutschland auf Seiten der Alliierten einzutreten.

Ich habe nicht alle Folgen gesehen, aber die Familiengeschichte erinnerte mich an eine denkwürdige Begegnung, die nun schon viele Jahre zurückliegt aber dennoch was mit segeln zu tun hat.



Einige werden sich vielleicht noch an die Stahlsegelyacht CEPHEUS erinnern, als Eigenbau hergestellt von dem zur damaligen Zeit unter Seglern bekannten Hochseesegler Jupp Bahr aus Wilhelmshaven. Wir hatten uns als Eignergemeinschaft (Dieter Tiedemann, Karl-Heinz Holtmann und ich, Ernst Garbe, alle SVC Mitglieder) zusammengetan, um dieses Schiff unter Vermittlung von Segelkamerad Dr. Meinhard Kohfahl zu erwerben. Ein seetüchtiges Schiff, mit dem wir immerhin 1978 zu den Färöern und nach Island gesegelt sind und 1984 die Insel JAN MAYEN erreicht haben.

Zu Beginn der Sommerferien 1988 machten wir, fünf befreundete Männer, mit der CEPHEUS eine Segelreise durch die Ostsee: Cuxhaven, Nord-Ostsee Kanal, Fehmarn, Mön. Svinemünde (Swinoujscie), Stettin (Szczecin), Kolberg (Kolobrzeg), Rönne auf Bornholm und von da zurück nach Cuxhaven. Auf dem Weg von Mön nach Svinemünde mussten wir an Rügen vorbei durch die DDR segeln. Unter einem sternklaren Himmel und handigem NE Wind hatten wir gegen Mitternacht das Kap Arkona an steuerbord querab. Ob uns unsere ostdeutschen Freunde durchlassen würden, wenn wir glaubhaft darauf bestanden, auf dem Wege nach Polen zu sein? Es dauerte dann auch nicht lange, dass ein Patrouillenboot der DDR Küstenwache sich einige hundert Meter vor uns quer in den vor uns liegenden Kurs legte. Wir beleuchteten unsere BRD Nationale, aber weder ein Anruf über UKW noch lautes Rufen mit dem Megaphon wurde beantwortet. Also waren wir gezwungen, das Boot der Küstenwache zu umrunden, um dann wieder auf Kurs zu gehen. Sofort kamen sie hinter uns her und legten sich wieder in unsere Kurslinie. Und so ging das einige Male. Diese Spielchen trieben wir ein eine ganze Zeit lang, bis wir fluchend einen Kurs suchten, um möglichst schnell die DDR Gewässer zu verlassen und wir dann leider mit einem großen Umweg weiter nach Svinemünde segeln konnten. So war das damals, aber das nur nebenbei. Eigentlich wollte ich eine andere Geschichte erzählen: Wir waren bereits auf dem Rückweg und wollten auf Bornholm vorher noch tanken. An der Tankstelle in Rönne lag vor uns eine schwedische Motoryacht. Das könnte



also länger dauern. Kurz darauf legte neben uns eine gut gepflegte, wunderschöne Segelyacht aus Holz unter norwegischer Flagge an. An Bord ein Ehepaar mit zwei Kindern, ein Mädchen und ein Junge. Der Skipper, schon leicht unruhig, weil das Tanken bei der Motoryacht etwas länger dauerte, bat uns, ob er ausnahmsweise vielleicht vor uns tanken könne. Aber natürlich könne er, wir hatten es ja gar nicht eilig. Während der Skipper auf dem Vorschiff auf den Tankschlauch wartete unterhielten sich hinten in der Plicht unser Mitsegler Heino mit der Nachbarin, wie das ja so üblich ist, wenn man mit den Booten nebeneinander liegt. Die Frau des Skippers sprach übrigens hervorragend deutsch. Heino hatte längst entdeckt, dass die norwegische Nationalflagge unseres Nachbarn zusätzlich mit einer Krone verziert war. Nun war eine natürliche Neugierde geweckt worden, und Heino stellte nichtsahnend aber vorsichtig die Frage nach der Bedeutung der Krone in der Fahne. „Ja“, meinte freundlich die Skipperfrau, „die Mitglieder des norwegischen Königshauses sind berechtigt, diese besondere Nationalflagge zu führen“. Nun war die Neugierde natürlich noch größer geworden. Wie könnte man nun möglichst diplomatisch vorgehen, um herauszubekommen, in welcher Beziehung die Mannschaft auf unserem Nachbarboot zum norwegischen Königshaus stünde. Im Laufe des weiteren Gesprächs wurde von Heino natürlich auch diese Frage gestellt. Lächelnd und ganz natürlich wurde auch diese Frage von unserer Nachbarin beantwortet: „Mein Mann ist der Kronprinz!“ Donnerwetter, wen hatten wir denn da neben uns? Wir erstarrten zwar nicht vor Ehrfurcht, doch das Gespräch wurde auch bald abgebrochen, denn der Tankvorgang war inzwischen beendet, und wir halfen dem Skipper beim Ablegen, fünf verduztzte Gesichter zurücklassend.



Da segelt doch tatsächlich die norwegische Kronprinzenfamilie, wie jeder andere bürgerliche Segler auch, ohne Geleitschutz oder Leibwächter einfach so auf der Ostsee herum.

Da hat also tatsächlich Kronprinz Harald, seit 1991 norwegischer König Harald V und seine Ehefrau Sonja, seit 1991 auch Königin von Norwegen mit ihren inzwischen längst erwachsenen Kindern, Sohn Haakon und Tochter Märtha Louise mit ihrer Segelyacht SIRA neben uns gelegen. Da ging die Diskussion bei uns an Bord natürlich los. Die Namen der norwegischen Königsfamilie haben wir erst viel später erfahren. Übrigens, wie ich inzwischen gegoogelt habe, war König Harald V ein hervorragender Regattasegler, der auf vielen bekannten Regattastrecken erfolgreich war und auch an den olympischen Spielen 1964, 1968 und 1972 teilgenommen hat.

Übrigens: In dem am Beginn dieses Berichtes erwähnten Film „Atlantic Crossing- für das Land und ihre Familie“ ist die norwegische Kronprinzessin Märtha die Hauptperson. Sie ist die Mutter von König Harald V, der in dem Film als Kind dargestellt ist von der Schauspielerin Justyna Broscova.

Ernst Garbe , SY JAN MAYEN II



GEFAHREN DURCH KALTES WASSER

Von Dr. Jens Kohfahl, ursprünglich für die Zeitung Notarzt

Aktuelles

Thieme

Gefahren durch kaltes Wasser

Vorbemerkung

Zur Aus- und Fortbildung der Seenotretter wurde bei der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) ein Merkblatt zu den allgemeinen Gefahren kalten Wassers entwickelt. Die DGzRS ist zuständig für den Such- und Rettungsdienst auf Nord- und Ostsee. Mehr als 1000 Seenotretter sind auf 60 Rettungseinheiten Jahr für Jahr rund 2000 Mal im Einsatz – rund um die Uhr, bei jedem Wetter, finanziert ausschließlich durch freiwillige Zuwendungen. Seit der Gründung 1865 hat die DGzRS rund 86000 Menschen aus Seenot gerettet oder aus Gefahr befreit. Schirmherr der Seenotretter ist der Bundespräsident. Grundlage des genannten Merkblattes war eine Vortragsserie zum gleichen Thema. Zum besseren Verständnis werden hier Hintergrundinformationen ausführlich dargelegt.

Die Darlegungen/Herleitungen und Zeitangaben beziehen sich auf einen Sturz in kaltes Wasser, der unfallbedingt, d.h. plötzlich, unvorhergesehen, ohne mentale Vorbereitung wie zum Beispiel beim Eiswasserschwimmen erfolgt und ohne dass Schutzbekleidung oder eine Rettungswes-

te getragen wird. In jeder Phase kann es zu einem Ertrinkungsunfall bis hin zum Ertrinkungstod kommen.

Nach internationaler Übereinkunft spricht man von kaltem Wasser ab einer Temperatur $< 15^{\circ}\text{C}$ und bei $< 10^{\circ}\text{C}$ von sehr kaltem Wasser.

Die Möglichkeit, nach einem Sturz in kaltes Wasser zu ertrinken, schätzen Experten [1] auf 10% und höher! Und das ist unabhängig von Alter, Fitness- oder Ernährungszustand. Dabei entfallen 50% auf die ersten beiden Phasen, 30% betreffen die Hypothermie und 20% den Rettungskollaps [2]. Damit tritt die Bedeutung der Hypothermie für den tödlichen Verlauf nach Sturz in kaltes Wasser etwas in den Hintergrund.

Die angegebenen Zeiten sind durch Versuche und Analysen von Unglücksfällen gut belegt, dennoch bleiben sie Schätzungen. Sie grenzen zwar den Rahmen für die Zeitabläufe der beschriebenen Phasen und Stadien ab, aber es gibt deutliche Unterschiede in den körperlichen Reaktionen zwischen einzelnen Individuen ► **Abb. 1**.

Phase 1: „Sofort- oder Kälteschockreaktion“

Diese entsteht durch Kontakt der Thermorezeptoren der Haut mit kaltem Wasser. Sie setzt unmittelbar mit Kaltwasserkontakt ein. Sie ist am stärksten ausgeprägt bei Temperaturen zwischen 10°C und 5°C . Die Reaktionen werden nicht heftiger, wenn das Wasser noch kälter ist.

Symptome: massiver initialer Atemzug von 2–3 l, danach folgt eine unkontrollierte Hyperventilation mit einem Atemminutenvolumen (AMV) von z.T. über 100 l/min. Das normale AMV eines erwachsenen Menschen in Ruhe beträgt 6–8 l/min. Die mögliche Inhalation von Wasser führt dann zur respiratorischen Insuffizienz. Vermittelt durch den Sympathikus unseres autonomen Nervensystems kommt es zu Vasokonstriktion, Tachykardie und Blutdruckanstieg. Insbesondere bei kardial vorgeschädigten und älteren Menschen besteht ein hohes Risiko für Herzinfarkt und Schlaganfall [2].

Wenn das Gesicht mit ins Wasser eintaucht, was bei fast jedem unkontrollierten/unvorbereiteten Sturz ins Wasser pas-

STURZ IN KALTES WASSER^[6,7]

Gefahr durch Ertrinken nach Sturz in kaltes ($< 15^{\circ}\text{C}$) bzw. sehr kaltes ($< 10^{\circ}\text{C}$) Wasser (ohne Kälteschutzbekleidung, ohne Rettungsweste)
Alle Zeitangaben sind lediglich eine grobe Orientierungshilfe.



Quellen:

- Giesbrecht G, Wilkerson J. Hypothermia, frostbite and other cold injuries: Prevention, survival, rescue, and treatment. 2. Aufl. Seattle, Wash.: Mountaineers Books; 2006
- Brown DJA, Brugger H, Boyd J, et al. Accidental hypothermia. N Engl J Med 2012; 367: 1930-1938. doi:10.1056/NEJra1114209
- Musi ME, Sheets A, Zafren K, et al. Clinical staging of accidental hypothermia: The Revised Swiss System: Recommendation of the International Commission for Mountain Emergency Medicine (ICAR MedCom). Resuscitation 2021; 162: 182-187. doi:10.1016/j.resuscitation.2021.02.038
- Giesbrecht GG. „Cold Card“ to Guide Responders in the Assessment and Care of Cold-Exposed Patients. Wilderness Environ Med 2018; 29: 499-503. doi:10.1016/j.wem.2018.07.001
- Dow J, Giesbrecht GG, Danzl DF, et al. Wilderness Medical Society Clinical Practice Guidelines for the Out-of-Hospital Evaluation and Treatment of Accidental Hypothermia: 2019 Update. Wilderness Environ Med 2019; 30: 547-569. doi:10.1016/j.wem.2019.10.002
- International Maritime Organization. Pocket guide to cold water survival. 4. Aufl. London; 2012
- Golden F, Tipton MJ. Essentials of Sea Survival. Champaign: Human Kinetics; 2002
- Shattock MJ, Tipton MJ. „Autonomic conflict“: a different way to die during cold water immersion? J Physiol 2012; 590: 3219-3230. doi:10.1113/jphysiol.2012.258664
- Faerвик H, Reinertsen RE, Giesbrecht GG. Leg exercise and core cooling in an insulated immersion suit under severe environmental conditions. Aviat Space Environ Med 2010; 81: 993-1001. doi:10.3357/asm.2824.2010

► **Abb. 1** Merkblatt der DGzRS zu den allgemeinen Gefahren kalten Wassers, Innenseite, Grafik: Stephan Kohfahl, [rerif]



sieren kann, dann löst der Kaltwasserreiz über Rezeptoren des Gesichts und am Naseneingang den Tauchreflex mit einer Bradykardie aus. Diese Reaktion wird über den Parasympathikus vermittelt und ist besonders stark ausgeprägt, wenn versucht wird, die Luft anzuhalten. Das gleichzeitige Auftreten von Kälteschockreaktion und Tauchreflex mit ihren widerstreitenden Reflexantworten führt zum sogenannten „autonomen Konflikt“ und kann lebensbedrohliche kardiale Arrhythmien auch bei sportlich trainierten und gesunden jungen Menschen hervorrufen [3].

Dauer: Sofort einsetzend, mit einem Maximum nach 30 Sekunden, dann langsam abklingend über 3–5 Minuten (Panik verlängert die Kälteschockreaktion!)

Phase 2: „Schwimmversagen“ (durch zunehmende funktionelle Einschränkung der Extremitäten)

Durch die Sympathikus-getriggerte Vasokonstriktion wird die Durchblutung von Muskulatur und Nerven reduziert. Die Kraft in den Extremitäten sowie die Greiffähigkeit und Geschicklichkeit der Hände sind am Ende dieser Phase um 60–80% reduziert. Eine Faustregel besagt zum Beispiel, dass bei einem Aufenthalt von 5 Minuten in 5°C kaltem Wasser die manuellen Fähigkeiten um $\frac{1}{5}$ (= 20%) reduziert sind. Wenn man also versucht, sich schwimmend an der Oberfläche zu halten, dann sackt der Körper irgendwann in eine vertikale Körperhaltung ab. Effektive Schwimmbewegungen sind dann nicht mehr möglich [2].

Wichtig ist es also in dieser Phase, zielgerichtete Handlungen auszuführen, die zur Besserung der Situation beitragen. Zu nennen wären hier beispielsweise:

- Korrekturen/Optimierungen an der eigenen Schutzkleidung vornehmen (Wassereintritt an den Armmanschetten begrenzen, Schrittgurt nachziehen, Sprayhood überziehen)
- zusätzlich vorhandene Signal- und Kommunikationshilfsmittel nutzen/aktivieren (Lichtquellen, Notsender, Trillerpfeife)
- Zusammenschluss mit anderen Menschen im Wasser suchen und sich durch Lifigurte oder sonstige Leinen mit-

einander verbinden und gegen Auseinandertreiben sichern

- Heat Escape Lessening Posture (zusammengekauert, ähnlich der Embryonalhaltung) einnehmen (s. u.).

Dauer: bis zu 30 Minuten nach Immersion.

Phase 3: „Unterkühlung“ (Hypothermie)

Ab 30 Minuten (auch in eiskaltem Wasser) nach Immersion kommt es zunehmend zur Kreislaufzentralisation. Im Wasser ist der konduktive Wärmeverlust am größten. Durch die 25-mal höhere Wärmeleitfähigkeit von Wasser gegenüber Luft der gleichen Temperatur kühlt der menschliche Körper im Wasser 3–4-mal schneller aus als an Land. Durch die Vasokonstriktion soll der Körperkern (Gehirn, Herz, Lunge, Stoffwechselorgane im Abdomen) noch ausreichend mit Wärme versorgt werden. Zu irgendeinem Zeitpunkt danach treten Bewusstseinsverlust und präfinal ein Herzstillstand ein [2].

Erläuterung zur speziellen Situation im Seenotfall: Um den Wärmeverlust zu begrenzen, soll man sich im Wasser so wenig wie möglich bewegen und versuchen, die „Heat Escape Lessening Posture“ (HELP) einzunehmen [2]. Dies kann jedoch nur gelingen, wenn eingeschlossene Luft in der Kleidung für Auftrieb sorgt oder besser, wenn eine Rettungsweste, zumindest aber eine Schwimmweste getragen wird. Auch das Festhalten an im Wasser treibenden Gegenständen hilft. Eine Ausnahme ist das Treiben in einem Überlebensanzug. Es wird empfohlen, alle 20 Minuten Wassertreten für 5 Minuten durchzuführen, um Körperwärme durch Muskeltätigkeit zu generieren. Diese kann dann längere Zeit im isolierten Anzug verbleiben und erhöht die Zeitdauer für das Überleben [4].

Dauer: ab 30 Minuten nach Immersion.

Phase 4: „Rettungskollaps“

Diese umfasst den Zeitraum unmittelbar vor, während und nach der Rettung (engl. „Circum-Rescue-Collapse“).

Hinweis zur Pathophysiologie des menschlichen Körpers im Wasser: Durch den Wasserdruck wird Blutvolumen aus den Extremitäten in den Thorax verschoben. Das vermehrte Blutangebot ans Herz

erhöht das Auswurfvolumen und konsekutiv werden die Nieren vermehrt durchblutet. Die dadurch verstärkte Urinproduktion (jeder Taucher/jede Taucherin kennt das Phänomen) führt zu einem Volumenmangel. Die Kälte allein setzt außerdem die sogenannte Kältediurese in Gang.

Je länger der Körper im Wasser treibt und die Auskühlung bis hin zur Unterkühlung fortschreitet, desto mehr kommt es unter dem Einfluss der Vasokonstriktion, des Volumenmangels, der Wärmeproduktion und der körpereigenen Katecholaminspiegel zur Ausbildung und Aufrechterhaltung eines minimalen Blutdrucks. Dies geht bis hin zu einer „vita minima“, um überlebensfähig zu bleiben.

Ereignisse vor der Rettung, die zum Ertrinken führen können:

- Auftriebsverlust durch Winken, wodurch Luft in der Bekleidung, die noch für Restauftrieb gesorgt hat, entweicht.
- Abfall der körpereigenen Katecholamine (so wird es vermutet) bei „mentaler Erleichterung“ im Anblick der nahenden Rettung.

Während der Rettung: Der Wegfall des hydrostatischen Druckes auf den Körper beim Herausheben aus dem Wasser führt unter dem Einfluss der nun wieder einsetzenden Schwerkraft zu einem Abfall des Blutdrucks. Das vertikale Hochwischen in den Hubschrauber zum Beispiel verstärkt diesen Vorgang. Medizinisch wird deshalb, wenn immer es technisch möglich ist, eine horizontale Körperhaltung bei der Rettung empfohlen.

Nach der Rettung: Je tiefer unterkühlt ein Mensch ist, desto vorsichtiger sollte dieser angefasst/bewegt werden (Gefahr von Herzrhythmusstörungen durch mechanische Erschütterung und/oder Umverteilung von kaltem Blut zum Herzen).

Schutz vor weiterer Auskühlung ist extrem wichtig! Aktive Wiedererwärmungsmaßnahmen dürfen nur bei bewusstseinsklaren Menschen durchgeführt werden und sollten zu keiner wesentlichen Transportverzögerung führen.

Grundsätzlich besteht die Gefahr, dass sich die peripheren (oberflächlichen venösen) Blutgefäße durch Wärmeapplikation erweitern und es durch den konsekutiven relativen Volumenmangel zum Kreislaufkollaps kommen könnte.

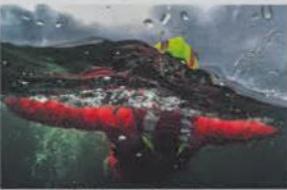


Merksatz 1 - 10 - 1^[1]

Nach einem Sturz in kaltes Wasser ohne Schutzbekleidung sollte man versuchen, in:

- 1 Minute** – die **Atmung** unter Kontrolle zu bekommen
- 10 Minuten** – **zielgerichtete Handlungen** durchzuführen und es verbleibt (vielleicht)
- 1 Stunde** – „bevor man infolge der **Hypothermie** bewusstlos wird und ertrinken kann.“

Mit einer Rettungsweste und Kälteschutzbekleidung verlängert sich die Zeit für das Überleben deutlich.



Sensormerkmale im Überlebenszustand bei einer Übung (Foto: Das Seenotretter – DGzRS, Seven Kallert)

Unterkühlung (Hypothermie) [2,3,4,5]

Stadieneinteilung nach dem Swiss Staging System (modifiziert / revidiert) und der Cold Card (Wilderness Medical Society)

Kältestress (keine Unterkühlung)	Bewusstsein	Zittern	Motorik	Maßnahmen
Stadium I	klar	Kältezittern	normal	Wärmerhalt;
Stadium II	getrübt	kein Kältezittern	eingeschränkt	vorsichtig bewegen, Wärmerhalt, Überwachung
Stadium III	bewusstlos (atmet)	keine Kältezittern	insgesamt eingeschränkt	nur vorsichtig bewegen, Wärmerhalt, Monitoring, Reanimationsbereitschaft
Stadium IV	bewusstlos (Atem- / Kreislaufstillstand)	keine Kältezittern	keine	Reanimation, nur vorsichtig bewegen, Wärmerhalt, Monitoring

Das entscheidende Kriterium für die Ersteinschätzung ist der **Bewusstseinszustand**:
 Vereinzelt reagieren Menschen auch im Stadium II noch mit **Kältezittern**.
 Bei Kältezittern liegt die KKT wahrscheinlich über 30 °C, ein Herzstillstand ist damit eher unwahrscheinlich.
 Die Übergänge zwischen den einzelnen Stadien sind fließend.
 Sobald eine **Bewusstseins Einschränkung** festgestellt werden kann, sollte der Mensch **horizontal gerettet** werden.

Das Thermometer zeigt die geschätzte Körpertemperatur (KKT).



GEFAHREN DURCH KALTES WASSER

Die 4 Phasen nach Sturz in kaltes Wasser Unterkühlung und der Merksatz 1 - 10 - 1

© Dr. med. Jens Kohfahl / Stephan Kohfahl dr.kohfahl.de
 herausgegeben in Zusammenarbeit mit der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger seenotretter.de
 Stand: Januar 2022

► **Abb. 2** Merkblatt der DGzRS zu den allgemeinen Gefahren kalten Wassers, Außenseite, Grafik: Stephan Kohfahl. [rerif]

Auch die in dieser Phase absinkenden Katecholaminspiegel („ich bin jetzt gerettet“) sind wahrscheinlich für den Blutdruckabfall von Bedeutung. Bei der Betreuung sollte deshalb ein gewisser „Stresslevel“ noch aufrechterhalten werden [2, 5].

Es ist reichlich Evidenz für die endogene Katecholaminsekretion bei Immersion in kaltes Wasser vorhanden. Die Hypothese der abfallenden Katecholaminspiegel im Zusammenhang mit der Rettung ist zwar wissenschaftlich nicht untersucht worden, erscheint jedoch plausibel [2].

Unterkühlung (Hypothermie)

Die ► **Abb. 2** vereint das modifizierte „Swiss Staging System“ mit 4 Stadien in der revidierten Form und die „Cold Card“ der Wilderness Medical Society, welche die Unterkühlung in eine leichte, mäßige und schwere Form (ohne Temperaturzuordnung) und den „Kältestress“ unterteilt [6, 7, 8]. Unter Kältestress leidet jemand, der nur kurz in kaltes Wasser eingetaucht war. Die Zeitdauer ist nicht präzise festgelegt [9], kann aber aufgrund der Pathophysiologie auf jeden Fall mindestens mit der Dauer der Kälteschockreaktion in Übereinstimmung gebracht werden (ebenso: Ein

frierendes, zitterndes Kind mit blauen Lippen nach längerem Baden im Schwimmbad oder freiem Wasser, das bewusstseinsklar und motorisch nicht eingeschränkt ist, zeigt ebenfalls Symptome von „Kältestress“, es ist aber nicht hypotherm).

Die verwendete Farbgebung bei der Stadieneinteilung versinnbildlicht die Kennzeichnung und Schweregradeinteilung, wie sie auch bei den diversen Vorsichtungs- algorithmen verwendet wird.

Die Bestimmung der Körpertemperatur (KKT) ist am Einsatzort und für die Erstbehandlung ohne Bedeutung. Die korrekte Bestimmung müsste mittels Sonden erfolgen (ösophageal, intravesikal oder tief rektal) und setzt entsprechendes Material und Anwendererfahrung voraus. Die üblichen Messverfahren sind in der Regel nicht geeignet und fehleranfällig (kalte Körperoberflächen, Wasser im Gehörgang).

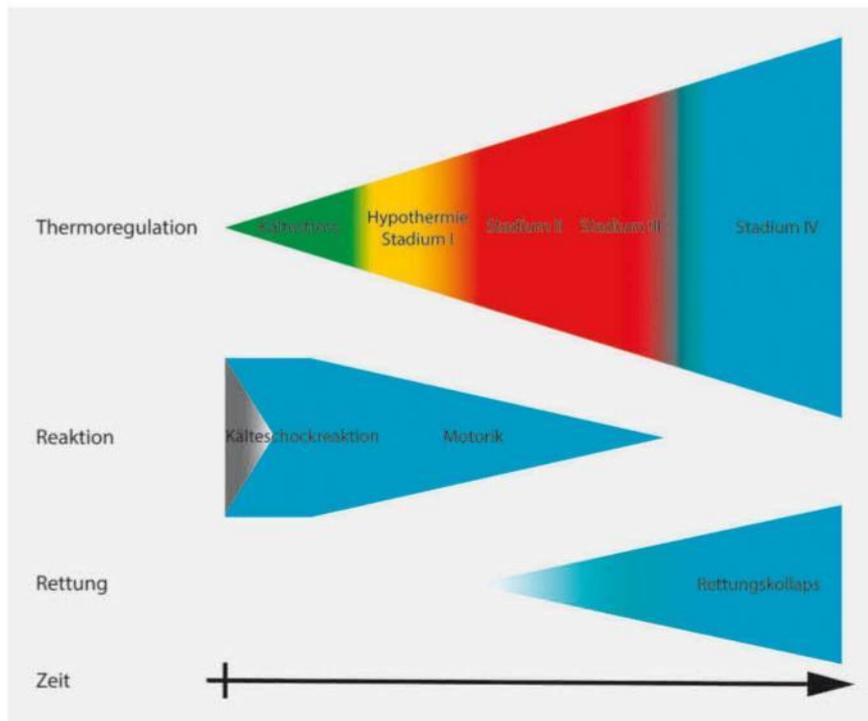
Die Einschätzung des Unfallopfers orientiert sich am klinischen Erscheinungsbild und hier in erster Linie am Bewusstseinszustand. Das Schema trägt der Tatsache Rechnung, dass vereinzelt Menschen auch noch im Stadium 2 Kältezittern zeigen, die man primär für weniger stark unterkühlt und gefährdet eingeschätzt hätte. Hier hilft der „eingetrübte“ Bewusstseinszu-

stand in der Beurteilung weiter. Grundsätzlich kann man aber annehmen, dass bei Kältezittern die KKT > 30 °C liegt und ein unvermittelt eintretender Herzstillstand damit eher unwahrscheinlich ist [9].

Die Autoren haben auf eine Unterscheidung des Bewusstseinszustandes nach dem WASB- (Wach und ansprechbar – Ansprache – Schmerzreiz – Bewusstlos) oder AVPU-Schema (Alert – Voice – Pain – Unresponsive) verzichtet und diesen lediglich beschrieben. Die Schraffierung in der Grafik hebt hervor, dass die Übergänge zwischen den Stadien fließend sind. In der rechten Spalte sind die primären Handlungsmaßnahmen stichwortartig zusammengefasst.

Die nachfolgende ► **Abb. 3** versucht, die eingangs beschriebenen Phasen nach Sturz in kaltes und die Auswirkungen der Thermoregulation durch kaltes Wasser in Übereinstimmung zu bringen. Da die Zeitverläufe interindividuell verschieden und zudem die Übergänge zwischen den einzelnen Phasen und Stadien fließend sind, wurde auf die Skalierung der Zeitschiene verzichtet.

Aus dieser Darstellung lässt sich auch die Kernaussage des Merksatzes 1 - 10 - 1 ableiten. Kurz und prägnant lassen sich



► **Abb. 3** Thermoregulation während der 4 Phasen nach Sturz in kaltes Wasser; Grafik: Stephan Kohfahl. [rerif]

hiermit die ersten 3 Phasen nach Kaltwasserimmersion ins Gedächtnis rufen. Dieser Merksatz dient dem Unfallopfer selbst als Hilfe. Er beschreibt gut merkbar und zusammengefasst die Handlungen, die man durchführen muss, um eine bessere Überlebenschance nach Sturz in kaltes Wasser zu haben [10]. Er besagt, dass man in 1 Minute die Atmung unter Kontrolle bekommen soll (Panik muss unbedingt vermieden werden!). Dann verbleiben 10 Minuten für zielgerichtete (manuelle) Tätigkeiten und es dauert vielleicht 1 Stunde, bevor man infolge der Hypothermie bewusstlos wird und ertrinken kann.

Konsequenzen für den Alltag: Für alle Rettungskräfte, Berufsseeleute, Hafentarbeiter und Freizeitsportler, die sich nahe an einer Wasserkante aufhalten gilt: Immer eine Rettungsweste (mit Schrittgurt versehen) tragen! Bei erhöhtem Gefährdungspotenzial (Rettungs- und Hilfeleistungseinsätze, Schlechtwetter szenarien etc.) und in jedem Falle bei Wassertemperaturen ab

< 15 °C sollten Einsatzkräfte zusätzlich mit einer Kälteschutzbekleidung ausgerüstet sein.

Interessenkonflikt

Die Autorinnen/Autoren geben an, dass kein Interessenkonflikt besteht.

Autorinnen/Autoren

Dr. med. Jens Kohfahl

Facharzt für Allgemeinmedizin/Notfallmedizin in Cuxhaven. Notarzt bei der DGzRS.

Holger Schwalbe

Facharzt für Anästhesie/Notfallmedizin. Ärztlicher Leiter Rettungsdienst der DGzRS (Bremen)

Stephan Kohfahl

Oberbrandinspektor, B. Eng., BF Bremerhaven.

Korrespondenzadresse

Dr. med. Jens Kohfahl
 Facharzt für Allgemeinmedizin/
 Notfallmedizin
 Strichweg 78
 27472 Cuxhaven
 Deutschland
 jens.kohfahl@gmx.de

Literatur

- [1] Tipton MJ. Persönliche Mitteilung
- [2] Golden F, Tipton MJ. Essentials of Sea Survival. Champaign: Human Kinetics; 2002
- [3] Shattock MJ, Tipton MJ. 'Autonomic conflict': a different way to die during cold water immersion? *J Physiol* 2012; 590: 3219–3230. doi:10.1113/jphysiol.2012.229864
- [4] Faerøvik H, Reinertsen RE, Giesbrecht GG. Leg exercise and core cooling in an insulated immersion suit under severe environmental conditions. *Aviat Space Environ Med* 2010; 81: 993–1001. doi:10.3357/ASEM.2824.2010
- [5] International Maritime Organization. Pocket Guide For Cold Water Survival. 4 ed. London: International Maritime Organization; 2012
- [6] Musi ME, Sheets A, Zafren K et al. Clinical staging of accidental hypothermia: The Revised Swiss System: Recommendation of the International Commission for Mountain Emergency Medicine (ICAR MedCom). *Resuscitation* 2021; 162: 182–187. doi:10.1016/j.resuscitation.2021.02.038
- [7] Brown DJA, Brugger H, Boyd J et al. Accidental hypothermia. *N Engl J Med* 2012; 367: 1930–1938. doi:10.1056/NEJMra1114208
- [8] Giesbrecht GG. "Cold Card" to Guide Responders in the Assessment and Care of Cold-Exposed Patients. *Wilderness Environ Med* 2018; 29: 499–503. doi:10.1016/j.wem.2018.07.001
- [9] Dow J, Giesbrecht GG, Danzl DF et al. Wilderness Medical Society Clinical Practice Guidelines for the Out-of-Hospital Evaluation and Treatment of Accidental Hypothermia: 2019 Update. *Wilderness Environ Med* 2019; 30: S47–S69. doi:10.1016/j.wem.2019.10.002
- [10] Giesbrecht GG, Wilkerson J. Hypothermia, Frostbite and other Cold Injuries: Prevention, Survival, Rescue, and Treatment. 2 ed. Seattle, Wah.: Mountaineers Books; 2006

Bibliografie

Notarzt 2023; 39: 67–70
 DOI 10.1055/a-1921-6038
 ISSN 0177-2309
 © 2023. Thieme. All rights reserved.
 Georg Thieme Verlag KG, Rüdigerstraße 14,
 70469 Stuttgart, Germany



WIE BEKOMME ICH DIE PERSON IM WASSER WIEDER AN BORD? - EIN VORSCHLAG -

Anmerkungen zu den Sicherheitsempfehlungen des BSU (siehe Untersuchungsbericht des BSU vom 01.06.2023 [Sehr schwerer Seeunfall – Person über Bord mit Todesfolge]).

Grundsätzlich geht es um die Frage: welche Stelle an Bord ist für dieses Manöver unter den Bedingungen eines „worst-case“ - Szenarios (schlechtes Wetter mit hohem Seegang) am besten geeignet: mittschiffs oder Heckbereich, wo viele Badeleitern schon fest montiert sind?

Auf jeden Fall ist die Mitte des Schiffes der „ruhigste“ Bereich im Seegang. Die Fallen vom Mast befinden sich in unmittelbarer Nähe und die Crew an Deck kann sich hier am besten festhalten und sichern.

Normalerweise wird das „POB/MOB – Manöver“ unter Fahrt voraus ablaufen. Nach Aufstoppen treibt die Yacht unter Einfluss von Wind und Seegang auf die Person im Wasser zu und man kann sie (hoffentlich) irgendwo in Lee im Bereich der Bordwand zu fassen bekommen.

Entscheidend ist auch, dass sich der Kopf einer geschwächten bzw. bewusstlosen Person **immer** über Wasser befindet oder dort gehalten werden kann, damit diese während des Rettungsvorgangs nicht ertrinkt!

Im Vergleich dazu finden sich im Heckbereich die höheren Bewegungsausschläge (Verletzungsgefahr). Eine festinstallierte Badeleiter an Heck oder Badeplattform reicht meistens nicht weit genug unter Wasser, um sicher im geschwächten Zustand und unter dem zusätzlichen Gewicht der mit Wasser vollgesogenen Bekleidung bestiegen werden zu können.

Fallen, Taljen und Umlenkungen zu Winschen können im Heckbereich schlechter realisiert werden. Wahrscheinlich können weniger Personen sicher im Seegang auf Stufen am Heck oder einer Badeplattform arbeiten als an Deck. Es bestehen weniger (bis keine) Möglichkeiten, sich dort mit einer Lifeline zu sichern. Außerdem sollte man trotz Sicherung noch unbehindert arbeiten können.

Eine **horizontale** Rettung ist bei den meisten Heckformen (eher) **nicht** möglich! Der Weitertransport einer liegenden Person aus dem Heckbereich ins Cockpit ist massiv erschwert und muss auch von einer Badeplattform liegend möglich sein.

Diese Überlegungen gelten nicht für moderne Rennyachten mit nach achtern offenem Cockpit.

Ein „**Kletter-/Rettungsnetz**“ (z.B. <https://markusnet.com/mob-rescue-net/> [mit zertifizierter Bruchlast]), welches von vielen maritimen Rettungsdiensten weltweit eingesetzt wird, ist nach meiner Meinung der beste Kompromiss im Vergleich zu diversen auf dem Markt befindlichen technischen Hilfsmitteln.

Vorteile: es kann an Deck (z.B. Handläufer) fest angeschlagen bleiben und ist sofort einsatzbereit.

Bei Wind und Seegang verweht es (eher) nicht wie wahrscheinlich ein vergleichbares System aus Segeltuch.

Es ist „multifunktional“, weil es auch als Leiter benutzt werden kann, wenn man noch fit genug ist. Am besten ist es dann, wenn sich Fender darunter befinden, so dass damit (beim Klettern) ein Abstand zur Bordwand hergestellt werden kann.

Auch hat die Person im Wasser etwas zum Greifen an der hohen Bordwand und kann sich erstmal festhalten. Eine zweite Person kann dort herunterklettern und unterstützen.

Über ein Fall, am besten eignet sich das Spinnakerfall, was man um die Saling herumschwingt, Reibung am Oberwant spielt in dieser Situation keine Rolle (entfällt wahrscheinlich bei nach achtern gepfeilten Salingen), kann die Person im Netz liegend in horizontaler Körperhaltung aufgewünscht werden.



In vielen Fällen reicht die Länge des Netzes aus, um vom Handläufer über die Relling geworfen zu werden, so dass die Person, über die Relling geholt, gleich an Deck zu liegen kommt. Man kann sich so das Anschlagen an der Fussreling und das Entfernen des unteren Relingsdrahtes ersparen.

Auch kann die Person noch im Netz liegend (schonend) ins Cockpit bzw. unter Deck transportiert werden.

Über ein Rettungsnetz lassen sich erschöpfte Schiffbrüchige aus einer Rettungsinsel leichter an Bord verbringen.

Weitere grundsätzliche Überlegungen: Natürlich geht es in erster Linie darum, jemanden überhaupt aus dem Wasser zu bekommen. Aber wenn ich meinem Crewmitglied darüber hinaus etwas Gutes tun will, dann müssen die Überlegungen dahin gehen, welche Rettungsmittel auf dem jeweiligen Schiff am besten geeignet sind und wo an Bord das Manöver technisch und zeitlich optimal durchgeführt werden kann.

Je kälter die Umgebungstemperaturen, desto dringlicher ist eine zeitlich zügige Rettung. Es kann einen Unterschied bedeuten, ob die Person innerhalb von 5 – 10 Minuten unter Deck ist oder ob man dafür mehr als eine halbe Stunde braucht. Besonders kritisch hinsichtlich der Auskühlung des menschlichen Körpers im Wasser sind Wassertemperaturen unter 10° C und/oder eine Verweildauer ab 30 Minuten. Durch Kälte geschwächte Personen können nicht mehr bei der eigenen Rettung mithelfen. Wegen eines kritisch niedrigen Blutdrucks (drohender Kreislaufkollaps) sollten sie dies aus medizinischen Gründen auch nicht tun, d.h. möglichst keine körperlichen Anstrengungen vollführen! Daher sollten Rettung und Transport besser horizontal erfolgen, was dann auch am schonendsten ist.

Die optimale Segelbekleidung hinsichtlich des Kälteschutzes richtet sich nach der Wasser- und nicht nach der Lufttemperatur.

Sinnvolle **Hilfsmittel**, um eine Person im Wasser zu markieren und zu sichern, sind:

- Rauchtopf
- Rettungsring (mit Licht) als Auftriebskörper und Markierungsboje
- Man Overboard Rescue Sling/Lifesling o.ä.
- MOB – Lifesaver (<https://moblifesavers.com/>), eine an der Rettungsweste angebrachte Rundschlinge aus Dyneema, die man mit einem Bootshaken „fischen“ kann.
- Wurfleine/Wurfsack
- Rundschlinge (entsprechende Länge), mit der man jemanden unter der Achsel durchgeführt sichern kann, wenn keine Rettungsweste getragen wird. Dies ist sicherer und einfacher zu handhaben als eine Leine mit oder ohne Palstek.

Den Einsatz des Rettungsnetzes bei uns an Bord (Länge : 3 m) haben wir in einem Video dokumentiert:

<https://www.youtube.com/watch?v=o7IU7luKqCE>

Ist innerhalb einer großen Crew ein „Rettungsschwimmer“ vorgesehen, dann sollte er/sie für diesen Zweck mit einer entsprechenden Feststoffweste ausgerüstet sein, z.B.:

<https://palmequipmenteurope.com/de/schwimmhilfen-fuer-rettungszwecke/27-rescue-850-weste>

U.a. kann bei diesem Modell eine Sicherungsleine von Bord in einem D – Ring am Rücken der Weste befestigt werden, wodurch das Zurückholen unproblematisch in Rückenlage erfolgen kann.

Eine automatisch aufblasbare Rettungsweste ist für diese Aufgabe gänzlich ungeeignet, da durch den Auftriebskörper vor der Brust die Aktionen des Schwimmers massiv behindert werden. Zumindest sollte die automatische Auslösung mechanisch



„abgeschaltet“ werden können (dies bedeutet aber ein Umrüsten unter hektischen Bedingungen vor dem Einsatz). Auch kann die Sicherungsleine hier nur im D - Ring vorm Körper eingeknotet werden. Dadurch können die Schwimmbewegungen behindert sein und auch das Zurückholen in Bauchlage kann Probleme bereiten.

Wie geht es an Bord weiter? Sachdienliche Hinweise dazu (wie z.B. die Behandlung einer unterkühlten Person) finden sich in der einschlägigen Literatur (u.a. auch in einem kürzlich erschienenen Artikel in der Zeitschrift „Yacht“ – Heft 10/2023). Dies ist umso mehr von Bedeutung, je weiter man von Land entfernt ist und professionelle Rettung nur eingeschränkt, mit erheblicher zeitlicher Verzögerung oder gar nicht zur Verfügung steht.

Wenn man die Person im Wasser beim Manöver aus dem Auge verloren hat, dann bietet sich die „**Sektorensuche**“ als erste Möglichkeit eines strukturiert durchgeführten Suchverfahrens an. Weitere Hinweise dazu finden sich unter:

<https://nordseewoche.org/wp-content/uploads/2018/05/Anleitung-zur-MOB-Situation-2018.pdf>

Anmerkung: Ich habe keine Interessenkonflikte.

Dr. med. Jens Kohfahl, Cuxhaven

jens.kohfahl@gmx.de

**Hier könnte Euer Beitrag stehen,
alles was für andere Mitglieder
interessant sein könnte, oder ein
besonderes Bild**

**Traut Euch! Egal in welchem
Format bitte an Andrea schicken!**



OBERDECK

RESTAURANT | LOUNGE MARITIM



KULINARISCHE GENÜSSE

im neuen Ambiente
mit Blick auf den
Jachthafen und den
Weltschiffahrtsweg.

Genießen Sie
köstliche
Speisen und
Getränke in
geschmackvoller
Atmosphäre
oder gönnen
Sie sich eine
Auszeit auf
unserer herrlichen
Sonnenterrasse.

Wir freuen uns
auf Ihren Besuch!



Durchgehend warme Küche von 12.00 - 20.30 Uhr

Tel: 04721 6999808 | info@oberdeck-cuxhaven.de | oberdeck-cuxhaven.de

Willkommen auch in der
HAFENKOMBÜSE
direkt unter dem OBERDECK

Täglich morgens frische Brötchen in
der Tüte zum Mitnehmen an Bord!

Tagsüber stets frisch belegte
Fischbrötchen ab 11:00 Uhr



Täglich
**Frische
Brötchen**
aus der
Backstube



Auch vorrätig: verschiedene Sorten gekühlte Getränke und Heißgetränke!



BLICK 25 JAHRE ZURÜCK INS JAHR 1998 / 1999

aus „Unsere Alte Liebe“ vom Oktober 1998



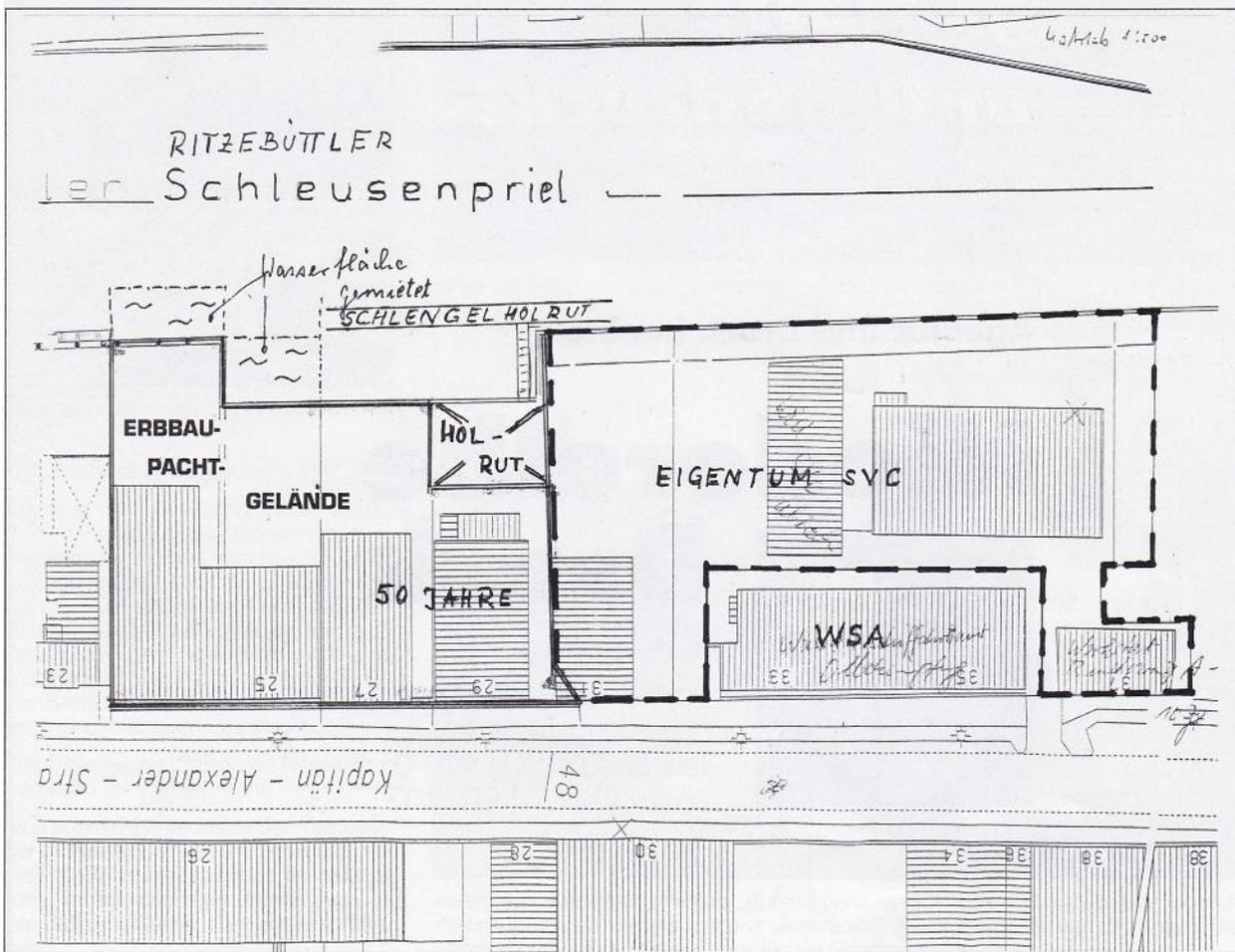
Historische Stunde für die Seglervereinigung

SVC weiterhin präsent am Ritzebüttler Schleusenpriel

(fwc) Seit den 50iger Jahren lagert die Seglervereinigung jährlich im Winter ihre Boote in mehreren Hallen am Ritzebüttler Schleusenpriel ein. Ein auslaufender Nutzungsvertrag mit dem Land Niedersachsen und Entwürfe zur Umgestaltung des Ritzebüttler Schleusenpriel hätten die hiesigen Segler durch

den drohenden Verlust ihrer Winterliegeplätze am Wasser in arge Bedrängnis bringen können. Nun sind die Würfel gefallen: Die SVC hat am 1.4.1998 für die nächsten 50 Jahre einen Erbbaupachtvertrag mit dem Land Niedersachsen abgeschlossen, sowie am 3.8.1998 das benachbarte Grund-

stück – Minendepot/„Städtisches Eiswerk“ – von der Bundesrepublik Deutschland gekauft. Somit stehen der SVC jetzt zusammenhängend ca. 8400 m² zur Verfügung. In der September-Monatsversammlung der SVC verkündete der 1. Vorsitzende Friedhelm Landwermann dies freudige Ergebnis. Voll-





rath Fulfs, Commodore der SVC, sprach im Namen der Mitgliederversammlung den Dank an Landwermann sowie seinen Vertreter Ewald Schmidtke aus. Viel Mühe, Zeitaufwand, Aus-

80 Jahre ein bekannter Name
in Cuxhaven
HÖREN + SEHEN
Testen Sie unsere neuen Hörsysteme

opti
akusti

Inh. Joachim Rawert

karwoth

Hörgeräte-Akustik-Meister-Team
Gabriele Dohmen-Rawert
und Joachim Rawert
Augenoptiker-Meister

Telefon (04721) 35416 • Deichstr. 24

dauer und Überzeugungskraft waren für dies positive Ergebnis notwendig. „Es ist eine historische Stunde für die Seglervereinigung!“ Die finanziellen Belastungen sind groß, aber sie scheinen lösbar.

(Bei jedem Geschäft kann man aber nur das kaufen, was angeboten wird und was der Käufer bezahlen will. So sind in die Verträge einige Einschränkungen eingearbeitet.)

Der Weg in die Zukunft ist für die SVC damit vorgezeichnet: Auf dem ca 3600 m² großen Pachtgelände, neben der Bootswerft von Hiecke (ehemals Mews) stehen heute zwei Bootshallen aus den 50iger Jahren. Sie sind in die Jahre gekommen und durch die jüngst erfolgte Aufschüttung der Slipbahnen durch das Niedersächsische Hafenamt für die Schiffe von der Wasserseite nicht mehr zugänglich. Hier stehen Abriß und Neubau einer größeren Halle an. Konkrete Planungen und Machbarkeitsstudien werden z.Z. erstellt.

Zum Pachtgelände mußten noch 350 m² Wasserflächen um den Mastenkran vom Niedersächsischen Hafenamt ge-

mietet werden. Primär mußte der ungehinderten Zugang von der Wasserseite zum Gelände/Kran gesichert werden. Aber auch das Festmachen fremder Schiffe mit Wegerecht zur Kapitän-Alexander-Straße sollte vermieden werden. An dieses Pachtgrundstück schließt sich Richtung Klappbrücke das ehemalige kaiserliche Minendepot an. Dieses ca 4800 m² große Grundstück des Marindepots hat die SVC käuflich erworben. Lediglich eine größere Halle direkt an der Kapitän-Alexander-Straße bleibt im Bundesbesitz. Sie wird weiterhin vom Wasser- und Schifffahrtamt genutzt. (siehe Karte).

Die Wasserseite mit heute vier Gebäuden des ehemaligen Minendepots wird die SVC nutzen.

Zum ehemaligen Minendepots, gebaut kurz vor der Jahrhundertwende, gehört auch ein Gebäude, das sich in einem kümmerlichen Zustand befindet: Das Haus 4, (Kunststoff Alberth). Es muß abgerissen werden. Auf der freiwerdenden Fläche wird das Wasser- und Schifffahrtamt Cuxhaven weiterhin seine

Gerätschaften für die Ölbekämpfung lagern. Das Haus, in dem sich die Motorenwerkstatt des Sk Kramer befindet, wird nach den laufenden Planungen im hinteren Teil zum Sanitärtrakt für das gesamte Winterlager und zum Lageraum für Seile, Winden etc. umgestaltet. Das ehemalige „Städtische Eiswerk“ zusammen mit einem Nachbargebäude des Minendepots ist zwischenzeitlich zum Cuxhavener Kulturdenkmal gekürt worden. Bedauerlich ist dabei, daß das „Eiswerk“ durch mangelnden Pflegeaufwand viel von seinem baulichen Zustand eingebüßt hat.

Das wohl älteste Gebäude im nördlichen Teil wird heute als Werkstatt des Bundesvermögensamtes genutzt. Daran wird sich 10 Jahre lang nichts ändern.

Die Segler-Vereinigung Cuxhaven ist zuversichtlich, die verschiedenen gewaltigen finanziellen Aufwendungen -eventuell auch erst im nächsten Jahrzehnt- lösen zu können. An Mut, Zuversicht und Tatkraft mangelt es den Seglern nicht.

Viele gute Seiten

BUCHHANDLUNG RAUSCHENPLAT

Vertriebsstelle für:

Seekarten – Handbücher etc.

Öffnungszeiten:

Mo. bis Fr. 9.00 – 18.00 Uhr
Langer Samstag 9.00 – 18.00 Uhr
Samstag 9.00 – 13.00 Uhr

27472 CUXHAVEN
Deichstraße 21 · Telefon 0 47 21 / 3 71 37

Viele gute Seiten



Aus „Unsere Alte Liebe“ vom Dezember 1998

Erinnerungen der 92jährigen Katharina Holtmann an das „Alte Eiswerk“

Nach meiner Konfirmation im März 1920 suchte ich eine Lehrstelle im Büro. Ich fand sie bei der Firma Hinze & Co., Fischhandlung, auf dem Gelände des alten Minen-Depots an der Ostseite. Ich kannte die Gegend schon vom ersten Weltkrieg her. Da hieß es „Kaiserliches Minen-Depot“. Als Kinder von 10-12 Jahren liefen wir öfter dorthin, weil mein Vater Segelmacher in der Segelmacherei, dem letzten Gebäude auf dem Gelände war. Dort nähte er Fahnen und Zudecken aus Segeltuch für die Kriegsschiffe. Wir sahen dann zu. Ich weiß noch, daß auf dem Gelände ein großer Schornstein stand und daß mein Vater bei „Kaisers Geburtstag“ auf dessen Spitze klettern und dort die Reichskriegsflagge und ein 'W' (für „Wilhelm“) setzen mußte.

Bei Kriegsende wurde mein Vater arbeitslos. Nach dem Krieg wurde das Depot an verschiedene Firmen verpachtet. Am Eingang an der Ostseite war ein Bürogebäude. Im oberen Stockwerk wohnte der Brückenwärter Lepper. Er mußte die Brücke über den Hafen öffnen, wenn ein Schiff in den Priel wollte. Es war eine Drehbrücke, und er stand in der Mitte der Brücke und lief immer im Kreis herum, wobei er mit Hilfe eines eingesteckten abgewinkelten Rohres ein Spill unter der Fahrbahn bediente. Es dauerte oft sehr lange bis die Brücke wieder geschlossen war.

Im Parterre war eine Druckerei Bruckner, im ersten Stocke meine Firma Hinze und daneben ein leeres Büro. Ich mußte den ganzen Tag Offerten in Umschläge stecken und Adressen darauf schreiben. Wir waren drei Lehrlinge; das waren dann aber doch zu viele. Wir wurden alle wieder entlassen. Ich hatte das Glück, daß das andere Büro gerade eröffnet wurde und ich gleich dort anfangen konnte. Es war das „Städtische Eiswerk“ im sehr großen Schuppen gegenüber. Die Stadt Cuxhaven hatte ihn erworben und als Eisfabrik eingerichtet. An der Hausfront stand groß „Städtisches Eiswerk“ geschrieben.

Ich konnte aus meinem Kontorfenster das Werk und davor einen großen Platz sehen. Der Eingang in das Werk war nicht allzu groß. Aber es gab eine Rutsche, auf der das Eis runterkam und eine Mühle, in der es zerkleinert wurde und gleich in die Wagen fiel, um abgefahren zu werden.

Ich hatte die Aufgabe, am Telefon die Bestellungen anzunehmen und dann weiterzuleiten. Die Eisblöcke hatten eine Größe von 1 m Länge und 30 cm im Quadrat. Fischdampfer, Kutter und Restaurants bestellten alle Eis. Die Rech-



Katharina Holtmann mit Arbeitskollegen vor dem Elektrokarren des Städtischen Eiswerkes.

nungen mußte ich dann schreiben und zu Fuß auch kassieren gehen.

Es gab zwei Maschinisten, zwei Kranführer und einen Fahrer. Einer der Kranführer wurde mein Vater.

Es waren ja alles alte militärische Gebäude aus dem Krieg gewesen. So gab es z.B. in unserem Haus keine Toilette. Wir mußten rund ums Haus laufen. Dort war ein Schuppen, der sechs Türen mit Herz hatte, je eine Tür für eine Firma. Ich mußte im Eiswerkbüro das Telefon umschalten und die Türen verschließen, wenn ich dorthin wollte.

Ein großes Gebäude war von der Mützelfeldt-Werft gepachtet. Da aber die Arbeiter von der Werft am westlichen Ufer kamen, mußten sie doch über den Priel. Deshalb wurde eine hölzerne Klappbrücke darüber gebaut. Ich wollte oft ein bißchen schneller in die Stadt und lief über diese Brücke, wurde aber meist abgefangen und fürchterlich ausgeschimpft. „Für Private kein Durchlaß!“ hieß es dann.

Viel Arbeit hatte ich eigentlich nicht. Nur gelegentlich mal das Fenster aufmachen und z.B. runterrufen: „50 kg für Döble!“ Oft habe ich aus Langeweile eine Handarbeit angefangen. Fünf Jahre war ich ja da, und so konnte ich meine ganze Aussteuer im Büro anfertigen.

Das Büro sauber machen und Fenster putzen war auch meine Aufgabe. Das war damals eben so. Reinmachefrauen gab es noch nicht. Oft hat mein Vater diese ungeliebten Aufgaben für mich erledigt.

Meine unbeliebteste Aufgabe aber war, mit den Rechnungen für das Eis jede Woche zu den Fischfilialen zu laufen, um zu kassieren. Es war immer ein weiter Weg. Der Hafen war zwar noch klein; er reichte gerade bis zum „alten Eiswerk“ (Lütt am Ende der Fahrstraße). Dann

kam eine Sandwüste. Ich bin immer dadurch gelaufen, weil es eine Abkürzung war. Oft bekam ich nicht gleich das Geld und mußte nochmals laufen. So wurde ich eine bekannte Persönlichkeit in den Fischhallen.

Aber, es wurde erst schlimm, als die Inflation kam. Die Geldentwertung stieg täglich. Ich mußte jeden Morgen zur Bank laufen und nach dem Kurs fragen, dann die Rechnungen für das Eis schreiben und sofort zu den Fischhallen laufen und kassieren. Am Abend war das Geld dann schon wieder weniger wert. Jeden Tag wurde abgerechnet. Unser Direktor Peters und der Buchhalter Timm konnten gar nicht so schnell alles berechnen. Die Rechnungen betrugen zuletzt über 100.000 bis zu Millionen Mark. Die Arbeiter erhielten jeden Abend ihren Lohn. Oft konnten sie wenig dafür kaufen. Auf der Ostseite, gegenüber der Einfahrt zum Eiswerk-Gelände, war aber ein kleiner Kaufladen. Man konnte fast alles dort bekommen. Das war oft unsere Rettung: Brot, Fett und Kartoffeln bekam man eben noch für das letzte Geld. Was waren wir froh, als eines Tages alles vorbei war und wir mit einer neuen Mark wieder richtig rechnen konnten.

So ging das Leben weiter.

Ich kann mich noch erinnern, daß eines Tages um die Mittagszeit, es war schönes Wetter, und ich hatte alle Fenster offen, plötzlich eine große Explosion stattfand. Ich flog von meinem Stuhl auf den Boden. Mein erster Gedanke war: „Unser Eiswerk ist in die Luft geflogen!“ Es war aber nicht so. Die Arbeiter kamen alle auf den Hof, und mein Vater ahnte gleich, was geschehen war. Er hatte nach Kriegsende alle Munition, auch große Minen, von diesem Minendepot wegschaffen müssen. Sie wurden in das Grodener Minendepot gebracht.



Nun war eben dieses Depot explodiert. Ganz Cuxhaven war in Aufregung. Man sagte, es sollte noch nicht alles hochgegangen sein. So warteten wir den ganzen Nachmittag über auf weitere Explosionen. Alle Cuxhavener mußten aus ihren Häusern.

Der Seedeich war voller Menschen. Aber es passierte gar nichts mehr!

Abends bin ich mit vielen Leuten am Amerikahafen vorbei nach Groden gelaufen, um zu sehen, was dort kaputt war.

Die Zeit verging. Ich war inzwischen 20 Jahre geworden, schon lange kein Lehrling mehr und dachte ans Heiraten. Im Juli 1926 sollte Hochzeit sein. Das Eiswerk entließ mich ohne große Kündigungsfrist mit den besten Wünschen.

Einige Ergänzungen des Sohnes Karl-Heinz Holtmann

Ich kann höchstens fünf Jahre alt gewesen sein (weil mein Großvater dann starb), trotzdem habe ich deutliche Erinnerungen an das „Alte Eiswerk“. Über die Begehung des Mützelfeldt-Schuppens mit meinem Großvater habe ich an anderer Stelle berichtet. - Meine Mutter schrieb, ihr Vater sei Kranführer gewesen. Tatsächlich führte er eine Laufkatze. Das Eiswerk bereitete das Eis mit Hilfe von Ammoniak. In entsprechend große Zellen, die sich an den Längswänden befanden, wurde Wasser gefüllt und gekühlt. War das Eis hart, hat mein Großvater es mit der Klaue der Laufkatze gegriffen, über den Eisboden geführt und in ein Loch im Boden fallen lassen, unter dem sich das Brecherwerk befand. Die Rutsche beförderte das Eis dann nach draußen. Ich vermeine, noch den Geruch von Ammoniak in der Nase zu haben, der vermutlich aus Leckstellen stammte. Mein Großvater ist früh an Lungenkrebs verstorben. Ich befürchte, das Ammoniak ist schuld daran.

Gewisse Ängste hatte ich vor dem Trecker, der ja noch lange zum Hafengebäude gehörte. Die Fahrzeuge hatten Vollgummireifen und wurden elektrisch aus großen Batterie-Zellen betrieben. Die Kraft wurde durch eine starke Kette auf die Hinterachse übertragen. In Fahrt machte das auf meine Kinderohren ein seltsam bedrohliches Geräusch, das noch jahrelang durch meine Träume geisterte. Das Eis wurde auch an Private geliefert, hatte man doch damals noch einen „Eisschrank“, den man heute Kühlschränke nennt. Ich weiß noch, daß etwa 1938 unser Gemüsehändler, der „Eis am Stiel“ verkaufte, von Langnese den ersten Kühlschränke mit Trockeneis (Kohlensäure) aufstellte. Diese Umstellung wird dem Eiswerk sicher nicht sehr wehgetan haben.

Zugang zum sogenannten „Neuen Eiswerk“ der Nordsee AG am nördlichen Ende der Ostseite (fast an der Stelle, an

der das Eishaus von Lütt gestanden hatte) hatte ich als damaliger Optitrainer kurz vor dessen Abriß, weil wir es als Winterlager für die Optis nutzen konnten. Ebenfalls fanden wir Zugang zum Minen-Depot in Groden durch SK Ehmke wg. Winterlager. Soweit bestanden also schon früher Kontakte der SVC zu Eiswerk und Depot.

Als Erinnerung noch folgendes:

Es waren sog. „Hörner-Minen“, die im Seegebiet vor der Elbmündung im Kriege durch Minenleger ausgelegt wurden. Sie haben noch lange Jahre nach dem letzten Krieg die Seefahrt behindert, weil durch die GMSA (German Mine Sweeping Ass.) nur Zwangswege freigeräumt worden waren. Auch wir Segler durften nur auf diesem Wege, der betonnt war, noch in den späten 60er Jahren nach Helgoland segeln. Eine große Gefahr stellten losgerissene Minen (Treibminen) für die Schifffahrt dar. Es mußte scharf Ausguck gehalten werden. Da die Handelsschifffahrt nicht bewaffnet war und somit eine gesicherte Mine nicht abschießen konnte, half nur Ausweichen, was nicht immer ganz einfach war, wie mir der Seelotse Löbsin versicherte. Er selbst habe einmal auf der Höhe der Kugelbake „Blut und Wasser geschwitzt“.

Minensucher waren die letzte Bundeswehreinheit in unserem Hafen. In meiner Kinderzeit waren die „M-Böcke“ noch schwarz, weil mit Kohle befeuert. Damit sie nicht selbst Opfer feindlicher Minen wurden, hatten sie am Bug ein langes Rohr, unter Wasser am Vorsteven beweglich angeschraubt, das waagrecht voraus weggefiert werden konnte. An der Spitze wurden rechts und links starke Stahlrossen angeschoren, deren Enden Schneidapparate trugen, die die Ankerleinen der Minen durchtrennen konnten. Mehrere M-Böcke führen damit in breiter Formation die zu räumenden Seegebiete ab. Die auftreibenden Minen wurden abgeschossen. Das Minensucher-Abzeichen, das nach erfolgreichen Einsätzen verliehen wurde, zeigt eine solche „hochgehende“ Mine. Eine Original-Hör-

nermine befindet sich auf dem Minensucher-Denkmal an der Alten Liebe, eine Abbildung (leider) auch in einem Glasfenster der Petri-Kirche, die früher ja Garnison-Kirche war.

Die „Hörner“ bestanden, meines Wissens, aus Blei, das sich bei Berührung mit einem Schiff verbog. Darin befanden sich Glasröhren mit Säure, die zerbrachen. Die Säure löste dann die Zündung der Mine aus. Minen-Körper, die halbiert und geleert worden waren, waren nach beiden Kriegen beliebte Wasserspeicher in Hausgärten. Wir hatten auch eine im Schrebergarten.

Das explosive Oberteil der Mine war aber nur die halbe Wahrheit. Die Minen ruhten auf einem sog. Minen-Stuhl, einer Stahlkonstruktion auf vier Rollen zum Transport. Er enthielt eine Trommel mit dem Stahlseil (Ankertau), das mechanisch auf eine bestimmte Tauchtiefe der Mine eingestellt werden konnte, das bewirkte ein Vorlaufgewicht. Die Schwierigkeit war der Tidenhub, da die Minen natürlich bei NW nicht austauschen, andererseits bei HW nicht zu tief stehen durften. Einen Original-Minenstuhl mit einer hölzernen Mine darauf hatten wir im Kriegswinter 1940/41 auf dem Kaemmererplatz (früher Adolf-Hitler-Platz) stehen. Anfangs standen Soldaten, später Hitlerjungen mit Sammelbüchsen davor, die für das KWHW (Kriegs-Winterhilfs-Werk) sammelten. Für eine Spende bekam man entweder einen bronzenen Nagel mit dickem Kopf (Polsternagel), für eine größere Spende einen silbernen oder einen goldenen. Diese durften in die Holzmine eingeschlagen werden, wo auf einer Vorzeichnung ein gold/silberner Reichsadler und darunter der Text „Für Freiheit und Ehre“ entstand. Der Platz war mit mehreren erbeuteten englischen Minen umstellt, die durch Ketten verbunden waren.

Der Umgang mit den Minen war naturgemäß äußerst gefährlich. Daß solch ein Depot sozusagen mitten in der Stadt angelegt werden konnte, kann ich nicht begreifen. Zum Glück ging ja „nur“ das Depot in Groden zweimal hoch.

 gutgesell

Segelckestraße 42
Tel. (047 21) 34045
27472 CUXHAVEN

Reichenstraße 9
Tel. (047 51) 3340
21762 OTTERNDORF



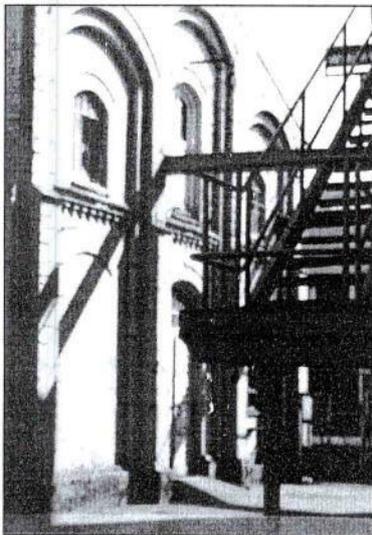
Orthopädie-Technik
Sanitätshaus

Mieder
Wäsche
Bademoden



Minendepot - Städtisches Eiswerk - Halle 4

(fwc) Am 3. August 1998 hat der 1. Vorsitzende der Seglervereinigung Cuxhaven Friedhelm Landwehrmann den Kaufvertrag zum Erwerb eines neuen Winterlagers unterzeichnet. Die SVC ist damit Besitzerin einer 4600 m² Immobilie -einer Fläche mit vier Gebäuden: Städtisches Eiswerk, Alberth-Halle, einer Magazinhalle und eines Wohn- und Geschäftshauses (Kramer)- die nicht nur einige Jahre auf dem Buckel haben, sondern auch eine recht wechselvolle Geschichte hinter sich haben. Der Chronist hat sich auf die Socken gemacht und Material aus der Vergangenheit zusammengetragen (Karl Kühne: Der lange Weg zum Universal-



Magazingebäude.



Städtisches Eiswerk. (Fotos von 1982)

hafen, Hermann Bormann: Daten zur Geschichte der Stadt Cuxhaven, Zeitzeugen):

I. 1888, das Dreikaiserjahr: Kaiser Wilhelm I., Kaiser Friedrich III., Kaiser Wilhelm II. Deutschland auf dem Wege vom Agrarstaat zum Industriestaat, verstärkt sein Ringen um Weltgeltung.

Im Schleusenpriel finden wir zwei Werften, die Werft von Bufe auf einer Insel am nördlichen Ufer (später Mützelfeldtwerft, heute Häuser der Marina Cux) und am östlichen Ufer auf einer Halbinsel (Ostseite, 1948 umgenannt in Ka-

pitän-Alexander-Str.) die Werft vom Schiffszimmerbaas Joachim Eggers.

II. Am 28.3.1889 übernimmt die kaiserliche Marineverwaltung diese Werft. Es entsteht auf diesem Ort 1890 ein selbständiges Minendepot. (1893 wird Cuxhaven Garnisonstadt.) 1896 wird das Depot dann ausgebaut und findet im 1. Weltkrieg seine Erfüllung.

III. Nach dem 1. Weltkrieg erfolgt zum 1.11.1919 die Verlegung der 3. Nordsee-Minensuch-Flottille von Cuxhaven nach Wilhelmshaven. Die wichtigsten Verkehrswege sind wieder minenfrei.



Blick auf den Ritzebüttler Schleusenpriel: Im Hintergrund Dölles Hotel, rechts die Mützelfeldtwerft - heute Marina Cux, links die Werft von Eggers - heute Eiswerksgelände.SVC Halle 4. (um 1896).



Der Betrieb des Minendepots wird im Zuge des Abbaus der Cuxhavener Garnison zum 31.8. 1920 eingestellt.

Die Gebäude werden vorwiegend an fischwirtschaftliche Betriebe, im nördlichen Teil auch an metallverarbeitende Betriebe für die Fischerei, vermietet. (Der freie Handel mit Fischen, seit Ende 1916 verboten, ist wieder erlaubt). So lasen wir verwaschene Inschriften noch kurz vor dem Abriß: „Johann H. Otter Feinkostfabrik“, „Carl Hinze Heringe en gros“, „Gröhnke Hamburg Cuxhaven“, „Kupferschmiede C. Weg...“, „Städtisches Eiswerk“.

1920 errichtet die Stadt Cuxhaven im größten Gebäude ein Eiswerk. Es wird berichtet, daß am 13.11.1920 Magistrat und Bürgerversammlung beschließen, dem „Städtischen Eiswerk“ eine kaufmännische Verwaltung zu geben, es wird ein Verwaltungsrat gewählt.

Auf einem Hafenplan von 1926 erkennen wir, daß das ehemalige Minendepot nun einen eigenen Gleisanschluß an das Gleis Alter Hafen - Bahnhof hat. Im nördlichen Teil finden wir nun Hallen und Werftanlagen. Diese Marinewerft ist heute Freifläche der Marina-Cux. Reste der alten Anlage sind heute noch sichtbar. Wir finden auch alte Gebäude wieder, die sich heute noch auf dem Gelände befinden: Das Gebäude in der die Fa. Kramer heute arbeitet, das „Alberth-Gebäude“, das Städtische Eiswerk, die Werkhalle des WSA, parallel zur Straße.

Das Werkstattgebäude gleich neben der heutigen Zufahrt, das ebenfalls von der SVC gekauft werden wird, ist wohl



Das Magazingebäude, vermutlich der älteste Bau auf dem Gelände, vor 1914.

das älteste der heute noch stehenden Häuser. Gebaut wurde es vermutlich bereits vor 1914.

Zwei Gebäude neben der Alberth-Halle, hinter Kramer, sind zwischenzeitlich abgerissen. Die SVC hatte hier in den letzten Jahren ein Außenlager.

Nach Westen über den Schleusenpriel war das Eiswerksgelände mit der Mützelfeldtwerft verbunden.

IV. 1939 stiegen die Anforderungen an die deutschen Werften: Küstenfahrzeuge, eine ständig anwachsende Fischdampferflotte und die Kriegsmarine brauchten Schiffe. Die deutsche Kriegsmarine „übernahm“ die Mützelfeldt-

werft. Franz Mützelfeldt jun. erwarb zusätzlich den nördlichen Teil des früheren Minendepots, ungefähr 6000 m². Hier standen ein Wohnhaus und eine Halle. In dieser Halle wurde eine moderne Slipanlage, die fünfte der Werft, erstellt.

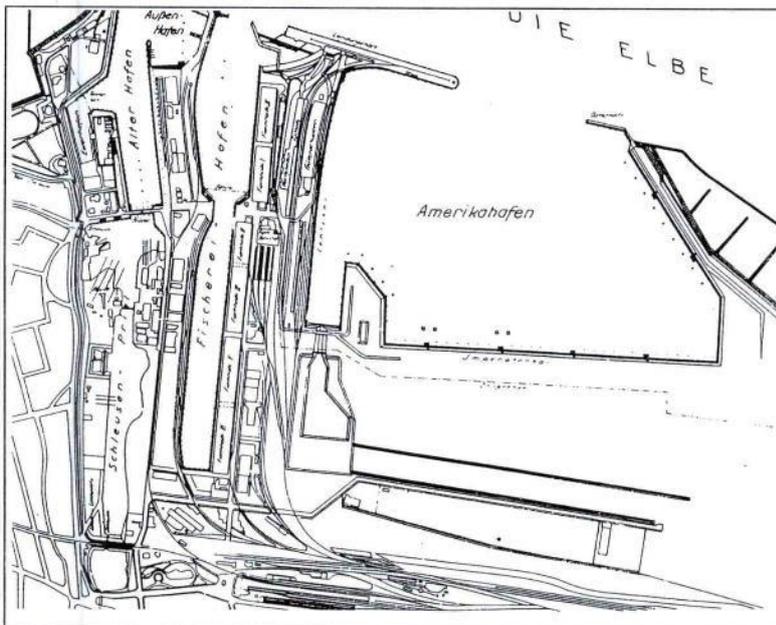
Manches SVC-Mitglied wird sich an diese Halle noch erinnern: In dieser Halle überwinterten bis zum Verkauf an Mützelfeldt 34 Jachten der SVC. Die Boote wurden auf dem Slipwagen quer zu den Schienen in die Halle gefahren und dann abgepöllt. Auf einem schwebenden Umgang, der etwa in zwei Meter Höhe an den Längswänden der Halle hing, konnte man von Schiff zu Schiff gehen. Jahre später, etwa 1978, wiederholte sich die gleiche Situation (vgl. Karl-H. Holtmann: Frühe Erinnerungen)

V. Nach dem 2. Weltkriege lag der Schiffbau danieder. Die Slipanlage auf dem Ostteil des Schleusenpriel wurde 1945 von den Alliierten gesprengt. Übrig blieb der Slipschuppen, zwei Kräne und das Wohnhaus.

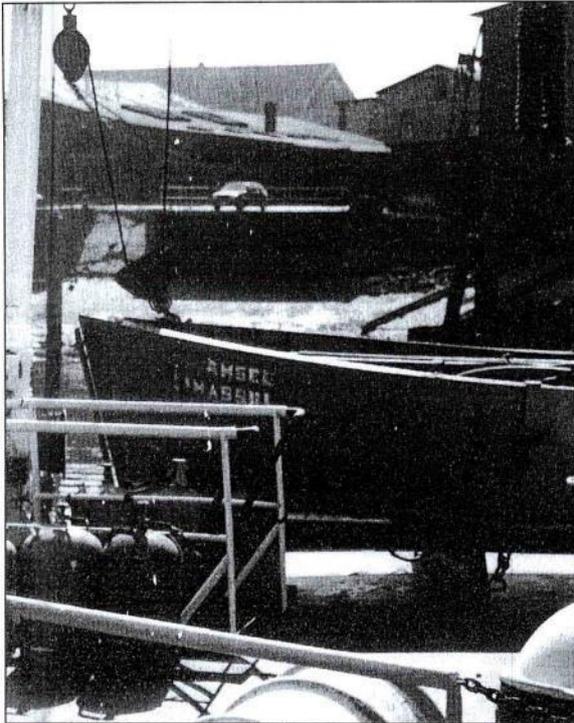
Das Leben ging weiter: Meines Wissens produzierte das städtische Eiswerk wieder, insbesondere für den privaten Verbrauch (Kühlschränke gab es ja noch kaum).

Auf dem nördlichen und südlichen Teil des ehemaligen Minendepotgeländes - bundeseigene Liegenschaft Kapitän-Alexander-St.r - fanden sich in der Cuxhavener Maschinenbau Gesellschaft (CMG) die Werften Mützelfeldt und Beckmann, die Firmen Hoppe und Krooß (Opel), Elektro Helmut Bresse und Lüderitz zusammen. So setzten sie u.a. ausgebrannte Straßenbahnen und Omnibusanhänger der Stadt Dortmund wieder instand.

Irgendwann ging diese Zweckgemeinschaft wieder auseinander. Jede der Fir-



Die Cuxhavener Häfen um 1926.



Blick auf den Nordteil des Depotgeländes: Links Wohnhaus, daneben zwei Schuppen, rechts die Werfthalle mit Slipbahn.

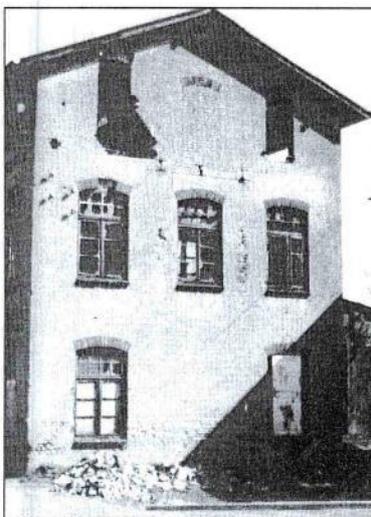


Die Durchfahrt zwischen Minendepot und Mützelfeldt-Werft.

men ging eigene Wege. So verwaiste das Gelände. Die SVC lagerte in den 70iger Jahren auch wieder Boote ein. Anfang 1983 wurde der nördliche Teil des Geländes vom Bundesvermögensamt abgerissen: Wohnhaus, Halle, Kräne, Anbau am städtischen Eiswerk wurden abgerissen. Übrig blieben nur ein halbes Dutzend gußeiserner Fenster. Sie schmücken heute den Garten

des Verfassers. Das Eisenbahngleis wurde aufgenommen, die Kapitän-Alexander-Str. ausgebaut. Die verbliebenen Gebäude nutzte das Land, nutzte das WSA bzw. wurden an Interessenten vermietet. So mietete eine Bootseignergemeinschaft innerhalb der SVC ab 1981 das Städtische Eiswerk für ca. 24 Boote als Winterlager. 1983/84 trat die SVC in diesen Vertrag ein. Obwohl

sowohl das Städtische Eiswerk als auch das nördliche, kleinere Magazingebäude zwischenzeitlich zu Kulturdenkmälern erklärt wurden, bewies das Bundesvermögensamt wenig Interesse an der Unterhaltung dieser Gebäude, sie verfielen. Regenrinnen, Fallrohre zerfielen, Wasserleitungen platzten im Winter, ein Brand im Obergeschoß richtete Schaden an. Ein kostspieliges Erbe.



Dem Verfall überlassen: Ein Haus des Minendepots. (Bürofenster von Katharina Holtmann.



Wohnhaus auf dem Depotgelände, 1982, kurz vor dem Abriß. Nach dem 2. Kriege Sitz der CMG.



Nur die Vermietbarkeit der Räume schützte das „Städtische Eiswerk“, vor dem Abriß. Aufnahme von 1982. Heute ist es ein „Kulturdenkmal“ (Denk mal!)



Aus „Unsere Alte Liebe“ vom Juli 1999

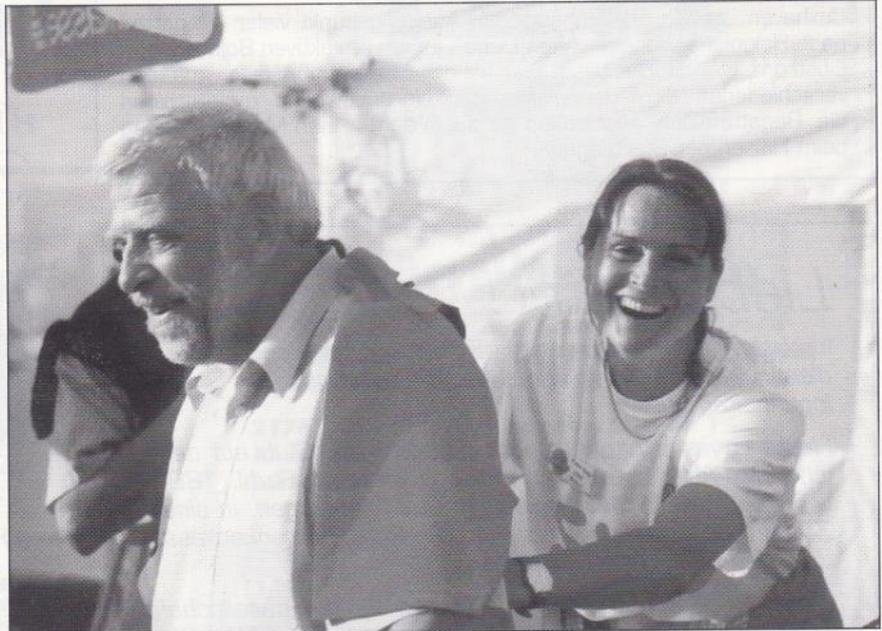
Vereinsmeldungen

Polohemd, Vereinsstanter klein, Vereinsstanter groß, Schlips, Autoaufkleber, Caps, Pullover,... Das Bedürfnis sich als Mitglied der Seglervereinigung nach außen auszuweisen wird größer. Gut so!

Zur Nordsee-Woche waren die neuen Angebote erstmals auf dem Markt: Caps (DM 15), Polohemd, rot, dunkelblau, grau, kurzer Arm (DM 35), Polohemd, langer Arm (DM 50), Sweater, gestreift (DM 60). Wer bisher noch unbekleidet ist, kann in der Geschäftsstelle diese Dinge erwerben.



Gelungene Polohemden mit Vereinsstanter wurden rasch gekauft.



Sk. Ingrid Müller hilft Sk. Dr. Schliesske bei der Anprobe.

Die Sanierungsarbeiten am Alten Eiswerk sind in vollem Gange. Sk. Dinger hat die Überwachung der Arbeiten übernommen. Regenrinnen und Fallrohre werden erneuert. Zur Befestigung der Rinneisen wären die patentierten „Siemens Luftdübel“ erforderlich. Doch darauf wurde verzichtet. Die Wahl fiel auf dicke Bretter, die auf die eisernen Dachträger geschraubt werden. Anschließend werden die Dachdecker das Dach mit neuer Dachpappe belegen.

Die alten Bootshallen werden z.Z. demontiert. Elektroleitungen raus, Fenster raus. Die Dachplatten wurden abgetragen. Darunter erschien ein hölzernes Fachwerk, zusammengefügt nach alter Zimmermannsart mit Holznägeln. Viele der Holzbalken, z.T. in recht gutem Zustand, fanden neue Abnehmer. In den folgenden Tagen geht es zügig weiter, damit der Terminplan eingehalten werden kann. Sk. Peter Schädlich hat die Überwachung dieser Arbeiten übernommen.



Blick auf die Eisenträger des Betondaches, auf die die Bretter geschraubt werden.



Ein Bild von gestern: Vom Dach des Alten Eiswerks auf die Hallen 1, und 3.



Aus „Unsere Alte Liebe“ November 1999 Herbstputz – Aufräumarbeiten in der Halle 4

Ordnung muß sein! Getreu diesem Motto wurden zum Herbstanfang gut zwei Dutzend Vereinskameraden zusammengerufen, 6 Müllcontainer bestellt und heidewitzka, dann wurde die Halle 4 entrümpelt.

Was hatte sich im Laufe der letzten zehn Jahre an Pallhölzern, Böcken, Kisten und Großmamas Kistchen, alten Autoreifen, Tischen, Stühlen, Planen, Teppichen, unbekanntem Schiffchen, Balken oder Stangen, in und um das Alte Eiswerk alles angesammelt! Gnadenlos verschwand Festmeter um Festmeter durch die große Eingangstür und polterte in die Container - streng getrennt natürlich nach Holz, Metall, Kunststoff. Wer nicht rechtzeitig seine Pallhölzer zur Seite geräumt hat, wird im Winter wohl feuchte Augen bekommen. Manch ein Pfiffikus dagegen hat jetzt so gute Pallhölzer wie nie zuvor; manch ein Kamin wird in diesem Winter wohl etwas länger brennen, als in den Vorjahren.

Nun, nachdem (fast) alles entrümpelt ist, haben wir wieder etwas mehr Platz in der Halle 4, Platz für die beiden Vereinssprints, die dort mit überwintern sollen.

Wo sich dann noch ein stilles Eckchen finden läßt, wird wohl auch bald wieder für die nächste Entrümpelung gesammelt. Sie wissen ja: Die Natur mag kein Vakuum.

Während im Untergeschoß fleißig fortgetragen wurde, staubten die Männer im Obergeschoß unbeschreiblich. Hier hatte „Yogi“ in seiner schönsten Zeit eine Werkstatt für Surfbretter und Zubehör. Dann vernichtete ein Brand große Teile der Einrichtung. Jogi ging in Konkurs; hinterließ zwar kein Geld, dafür aber viel Müll, Chaos und Brandschäden. Durch die geöffneten Fenster übernahmen die Tauben dann das Revier.

Der Berichterstatter hat sich redlich bemüht, Ihnen einen Eindruck dieser Arbeit fotografisch zu übermitteln; im dichten Staub sind alle Aufnahmen zu einem grauen Bild verschwommen. Im Nebel stieß er auf Männer mit Atemschutzmasken, stolperte über Tüten, Pappkartons, Deckenverkleidungen, fing sich blaue Flecken ein, weil er irgendwie immer im Wege stand. Nur am altertümlichen, aber funktionsfähigen Lastenaufzug war noch Licht. Hier trat der Abfall durch eine große Tür seine letzte Reise in den Container an.

Heute ist das Obergeschoß zwar geräumt und gesäubert, die Wunden sind aber noch nicht verheilt. Über die weitere Nutzung dieser Räume wird



Ein Aufzug erleichtert den Männern die Arbeit

nachgedacht: Ein Teil könnte den Mitgliedern zur Verfügung gestellt werden, um hier gegen Entgelt Material und Werkzeuge aus dem Winterlager aufzubewahren. Der andere Teil könnte an Interessenten vermietet werden.

Waren auch viele fleißige Hände an der Räumaktion beteiligt, so sollen an dieser Stelle

doch die Segelkameraden Kuster und Aicher besonders erwähnt werden. Sk Kuster hatte sich längere Zeit zuvor bemüht, die Glasscheiben in der Halle abzudichten, um den Tauben den Weg ins Innere zu versperren. Sk Aicher hat sich dann daran gemacht, die Hinterlassenschaft der Tauben zu beseitigen. Wer Tauben kennt, weiß um diese Arbeit. (w.)



Fragende Blicke: Werden die 6 Container ausreichen?



KLEINSTES UND GRÖSSTES BOOT DER SAISON 2023

Beide Boote aus Finnland, am 9. Oktober im SVC Hafen, die Tankstelle war anschließend leer.



Jari Saario, siehe Seite 8