Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Die Interessenvertretung der Fahrtenwassersportler

Club-Magazin 2/2021

Leinen los!

www.keinerAgentur.de

Wir bieten Ihnen individuelle Versicherungen für Ihre Yacht.

WEHRING & WOLFES

Wehring & Wolfes GmbH
Assekuranzmakler für Yachtversicherungen

Kurze Mühren 6
D-20095 Hamburg

Telefon +49(0)40-87 97 96 95
Telefax +49(0)40-87 97 96 91

www.wehring-wolfes.de
info@wehring-wolfes.de

NEUE Segel, Yachtpersenninge, -bezüge und -planen, Bootspolster, Masten, Reffsysteme, Decksbeschläge, Reparaturen, Modifikationen, Textilreinigung

Elvstrøm Sailpoint

ELVSTRØM SAILS

Becker Segel | Mehlbydiek 42 | 24376 Kappeln | Tel. 04642-92 54 00
Fax 04642-925 40 25 | E-Mail info@b-segeln.de | www.b-segeln.de

b'segeln

Becker | Segelmacher in Kappeln 04642-92 54 00

MARINA WIEK/RÜGEN
54° 37, 128'N / 013° 17, 232'E

Sicher vor Anker gehen

Am Hafen, 18556 Wiek
Tel.: 038391 - 76 97 22
Fax: 76 97 23
www.marinawiek-ruegen.de

PROYACHT
THE YACHTING COMPANY

Praxiserprobtes Zubehör

LED-Handfackel rot
Antifouling mit Ultraschall
Sturmfock um die Rollgenua

Tel.: 040-819 56 571 • www.proyacht.de

Inhalt

Editorial	Seite 4
Überführungstörn von Heiligenhafen nach Bad Honnef	Seite 5
Studie über die Auswirkungen von COVID-19 auf die europäische Bootsindustrie	Seite 17
Wikinger – Geschichte, Schiffbau und Navigation	Seite 28
Impressum	Seite 34

Titelfoto: Privat

Foto: Privat

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

machen wir es kurz. Es kommt Unangenehmes auf uns zu. Diesmal nicht wegen Corona, sondern weil das Bundesverkehrsministerium eine neue Befahrensverordnung für das Wattenmeer noch vor den Bundestagswahlen über's Knie brechen will. Anscheinend will Verkehrsminister Andreas Scheuer zeigen, dass er „Grün kann". An der Nordseeküste drohen den Fahrtenwassersportlern deshalb Einschränkungen, die nicht akzeptabel sind. Diese Ausgabe des Club-Magazins war kurz vor dem Druck, als wir die Nachricht erhielten. Der KYCD wird an anderem Ort seine Stellungnahme zu dem Vorhaben veröffentlichen.

In diesem Heft können Sie die Überführungsfahrt einer Familie mit ihrem knapp neun Meter langen Motorboot mitverfolgen. Über eine Distanz von 915 Kilometern führte der Törn mit der Jeanneau Merry Fisher 895 Offshore von Heiligenhafen nach Bad Honnef. - Offensichtlich war im Corona-Jahr 2020 trotz aller Einschränkungen doch das eine oder andere auf dem Wasser möglich.

Von der Seuche hervorgerufene Einschränkungen gab und gibt es nicht nur für uns Wassersportler. Wie die Wirtschaft im Ganzen, so sind auch die Unternehmen der Wassersportbranche von den Auswirkungen betroffen. Zwei Absolventinnen der Jade Hochschule in Wilhelmshaven haben hierzu eine Untersuchung vorgelegt. Die Ergebnisse stellen wir gerafft vor.

Die gute Resonanz auf die Serie zur Zukunft des Fahrtenwassersports im Jahr 2019 hat uns gezeigt, dass es, trotz des relativ großen zeitlichen Abstands zwischen den Ausgaben, möglich ist, in unserem Club-Magazin Fortsetzungen zu veröffentlichen.Mit dem letzten Beitrag eröffnen wir nun eine Artikelserie zu einem historischen Thema. Überall an den Küsten Nord- und Nordwesteuropas begegnet man den Spuren der Wikinger. Wir werfen in diesem Heft einen Blick auf deren Geschichte und in der nächsten Ausgabe dann auf Schiffbau und Navigationsverfahren.

Egal, ob in den nächsten Monaten lange oder kurze Törns vor ihnen liegen, der Vorstand wünscht Ihnen eine erholsame Zeit auf dem Wasser.

Mast- und Schotbruch
Ihr
Bernhard Gierds

Bei Heiligenhafen vor Anker
(Alle Abbildungen: © Dr. Frank Niemeyer)

Überführungstörn von Heiligenhafen nach Bad Honnef

Im ersten Lockdown im Frühjahr 2020 haben wir uns einen langgehegten Traum erfüllt. Seit Jahren schon zieht es uns regelmäßig aufs Wasser, normalerweise im Urlaub. Chartern im Mittelmeer ist zurzeit nicht möglich. Nach der Devise: „Wir können den Wind nicht ändern, aber unsere Segel danach ausrichten" machen wir das Beste aus der Lage. Da wir am Rhein wohnen, möchten wir den Fluss als Ausgang für Törns nutzen und gleichzeitig eine schwimmende Ferienwohnung oder ein „Boat Office" in der Nähe haben. Und dann geht alles ganz schnell: Wir finden das ideale Motorboot in der Marina Heiligenhafen, Ostsee. In den Sommerferien 2020 steht nun die Überführung unserer „Picabo" an, und zwar auf eigenem Kiel. Also machen wir mit unseren zehn und zwölf Jahre alten Töchtern den Törn von der Ostsee bis nach Bad Honnef bei Bonn, mitten im Binnenland und ganz im Westen der Republik. Nach 14 Tagen liegen nicht nur vier Bundesländer, vier Landeshauptstädte, 915 km, 8 verschiedene Wasserstraßen und 12 Schleusen in unserem Kielwasser. Wir haben auch viel erlebt: Wetterkapriolen auf der Ostsee, Schlepphilfe von Seglern, Begegnung mit der Wasserschutzpolizei, eine Bootsfahrt im Fahrstuhl und vieles mehr.

Unsere „Picabo" ist uns auf jeden Fall nun sehr vertraut. Doch berichten wir der Reihe nach.

Törnplanung mit Tücken

Nachdem wir die „Picabo" an mehreren Wochenenden ausgestattet und eingerichtet haben (was man so alles braucht: Funkgerät, Karten, Hafenführer, Reiselektüre, Proviant usw.) soll es am 24. Juli losgehen. Welchen Weg nehmen wir? Eine Alternative bringt uns auf jeden Fall raus aus der Komfortzone, denn wir

möchten durch das Gezeitenrevier Nordsee. Zur Sicherheit fragen wir bei der Törnberatung des Kreuzer Yacht Club Deutschland an.

Grundsätzlich kommen zwei Routen in Frage:

Möglichkeit A ist vermutlich die gemütlichere Variante: An Travemünde vorbei, über den Elbe-Lübeck-Kanal bis Lauenburg, den Elbe-Seitenkanal entlang bis kurz vor Wolfsburg, dann rein in den Mittellandkanal, durch Hannover und Minden zum Dortmund-Ems-Kanal, durch Münster, durchs Ruhrgebiet über den Rhein-Herne-Kanal bis Duisburg und dort auf dem Rhein weiter an Düsseldorf, Köln und Bonn vorbei nach Bad Honnef.

Möglichkeit B hat es in sich: Erst ein Schlag nach Kiel, dann durch den Nord-Ostsee-Kanal bis nach Brunsbüttel, die Elbe entlang bis zur Mündung in die Nordsee, wenn Wind, Wellen und Gezeiten es gut mit uns meinen, sogar kurzer Abstecher nach Helgoland, Deutschlands einziger Hochsee-Insel (dafür wollten wir an Bord noch eine Rettungsinsel haben), dann zurück bis vor Wangerooge, dort vielleicht Trockenfallen, dann durchs Wattenmeer und die Jade nach Wilhelmshaven, auf dem Ems-Jade-Kanal nach Emden, dort in die Ems, an Papenburg vorbei in den Dortmund-Ems-Kanal und ab da wie oben beschrieben.

Wilder Ritt von Heiligenhafen nach Kiel

Wir mögen das Abenteuer und entscheiden uns für Törnvariante B. Und Action sollen wir an Tag 1 bekommen: Im Ausgangshafen Heiligenhafen ist das Wasser noch ruhig – doch kurz hinter der Hafenausfahrt geht es los. Zunächst laufen wir mit dem Wind aus, um dann rund Graswarder Richtung Westen durch die Kieler Bucht voll gegen an zu gehen.

Was soll's, wir sind durchs Segeln einiges an Lage erprobt. Und so nehmen wir die Wellenberge und Täler unter teils hartem Stampfen relativ gelassen, die

Bei Wind und Wellen auf der Ostsee

Stimmung an Bord bleibt gut. Trotzdem sind wir froh, in Strande endlich in ruhigeres Fahrwasser zu geraten und bei einem gut gelaunten Tankwart Benzin für die nächsten Wochen zu bunkern. Recht entspannt ist dann der Schlag zum Liegeplatz vor der Schleuse in Kiel-Holtenau. Und dann erzeugt die Sonne glitzerndes Wasser: Das ist die Wortbedeutung von „Picabo" unserem Bootsnamen. Jetzt fühlt sich der Entschluss aus dem Corona-Frühling, Träume nicht weiter aufzuschieben und mit einem eigenen Boot aufzubrechen, richtig gut an. Ein aufregender erster Reisetag geht zu Ende.

Liegeplatz Kiel-Holtenau für die Nacht vor der Einfahrt in den Nord-Ostsee-Kanal

Durch den Nord-Ostseekanal

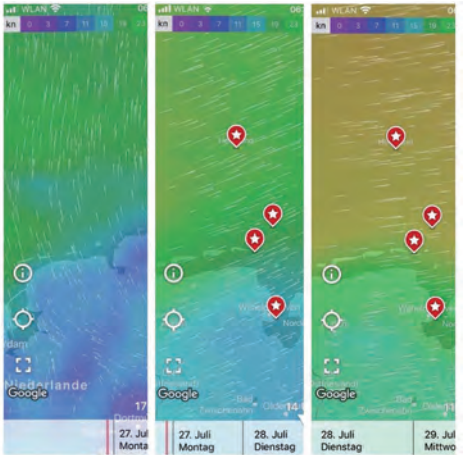
Die geplante Etappe für die nächsten zwei Tage: Durchstich von der Ostsee in die Nordsee. Vor uns erstreckt sich über knapp 100 Kilometer der Nord-Ostsee-Kanal. Während des Frühstücks an Tag 2 hören wir bereits über Funk, dass viele warten. Wir melden uns kurzentschlossen an, das Tor steht noch offen und wir erhalten prompt die Freigabe und schmeißen – quasi noch kauend – die Leinen los und fahren rein in unsere erste Schleuse. Hinter einem Segelboot machen wir fest; ein Boot weiter kassiert die Wasserschutzpolizei ein Bußgeld, der Skipper hatte es wohl zu eilig. Das Wasser in der Schleuse steigt, die Tore öffnen sich, der Kanal liegt vor uns, wir starten den Motor… und nichts tut sich! Sie springen nicht an – Batteriewarnung. Irgendwie ärgerlich, als einzige Crew noch in der Schleuse zu hängen. Zum Glück kehrt der Segler vor uns um und schleppt uns raus.

Hilfsbereite Segler schleppen uns raus aus der Schleuse

Weit kommen wir nicht, nur bis zum ersten Anleger kurz hinter der Schleuse. Wir beginnen die Fehlersuche. Ein weiterer Segler und ein gelber Engel des ADAC helfen, jedoch ohne Erfolg. Etliche Anrufe bei diversen Yachttechnikern scheitern an diesem Samstag. Doch schließlich kommt der entscheidende Tipp eines Bootshändlers per Telefondiagnose. Er rät uns, die Motorsteuereinheit zu überprüfen. Und Wruuumn! Das war Aufregung genug, zum Glück ist im Ver gleich zu unserem gestrigen Ostseetrip der Kanal überaus sanft – wie ein langer Zierkarpfenteich. Wir schippern rund 30 km

bis hinter die Rader Hochbrücke (Autobahn 7). Gegenüber der Anlage der Lürssen Werft biegen wir ab zur Marina Schreiber, auf der Raderinsel, bei Rendsburg.

An Tag 3 laufen die Scheibenwischer im Dauerbetrieb bis wir Schleswig-Holstein durchquert haben. Wir wechseln uns am Ruder ab, grübeln über der Routenplanung und wälzen dabei Wetterberichte, Gezeitentabellen, Revierführer und nautische Literatur. Ebenso studieren wir nochmals ganz genau die individuelle Törnberatung des KYCD. Uns wird leider endgültig gewiss, dass wir das herausfordernde Seestück durch die Nordsee bei den aktuellen Bedingungen nicht wagen können – Schade.



Das Wetterfenster für das Wattenmeer ist alles andere als verlockend, Quelle: Windfinder

In Brunsbüttel kommt die Sonne zum Vorschein, wir legen mit Backbordseite

Das Tor zur Elbmündung an der Schleuse Brunsbüttel

in der Schleuse an, der Wasserpegel senkt sich, die Tore öffnen sich und wir sagen „Tschüss Ostsee! Hallo Elbe!" Kaum aus der Schleuse heraus, erfasst uns die lange Dünung, die die Elbmündung raufschiebt. Der Wind bläst in dieselbe Richtung, und das Wasser läuft gerade noch ab. Da sind sie, die Wellen, diesmal noch ein Kaliber größer als bei unserem vorgestrigen Törn auf der Ostsee. Diese Elemente zu erfahren, bestätigt nicht nur unseren Entschluss, die Route zu ändern, sondern hilft uns dabei, das zu akzeptieren.

Die Elbe aufwärts nach Hamburg

Wir nehmen Kurs Landesinnere. Wind, Wellen und Gezeiten laufen nun in die gleiche Richtung: eine hohe, lang rollende Dünung mit einigen kabbeligen Wellen dazwischen. Erst einmal müssen wir die optimale Fahrgeschwindigkeit herausfinden und das Gleitverhalten der Merry Fisher 895 in dieser Umgebung testen. Sind wir zu langsam, rollen die Wellen von achtern unter unserer „Picabo" durch, heben den Achtersteven in

die Höhe und lassen den Bug Richtung Wellental zeigen. Der Surf reicht nicht weit genug, die Welle rollt durch, trägt das Heck nicht mehr und lässt den Bug gen Himmel zeigen. Es fühlt sich an, als wären wir mit unserem Boot auf einer Wippe unterwegs. Fahren wir hingegen zu schnell, Motoren wir die Welle hoch, springen fast ein wenig über sie und preschen den Wellenberg mit zu viel Surf hinunter, durchgleiten das Wellental viel zu schnell und setzen hart im Fuße der vorauslaufenden Welle mit dem Bug ein – mit dem Effekt einer fulminanten Gischt- und Wasserwolke. All das in die Luft gewirbelte Wasser treibt der Wind immerhin in Fahrtrichtung weg. Die optimale Geschwindigkeit liegt also irgendwo dazwischen. Wir tasten uns ran und dann ist es so wie es sein soll: Wir reiten auf der Welle und kommen sehr gut voran.

Die Fahrwassertonnen der Elbe reihen sich wie eine tanzende Perlenschnur vor uns auf. Es ist aber auch eine Menge los auf dem Fluss. Das erfordert Konzentration von allen vier Crewmitgliedern, Erwachsenen und Kindern: Wegepunkte finden, Tonnen identifizieren, navigieren, steuern und auf ausreichend Abstand zu den dicken Containerschiffen achten.

Je weiter wir die Elbe hinauffahren, desto mehr verändert sich die Aussicht. Zunächst dominieren die Wassermassen, die in enormer Bewegung sind und jegliche Aufmerksamkeit auf sich ziehen, es ist wirklich seeeehr viel Wasser da. Die Ufer spielen nur eine Nebenrolle. Je weiter wir die Elbe hinauf in Richtung

Auf der Elbe begegnen wir dicken Pötten und kommen uns ziemlich klein vor

Hamburg fahren, desto ruhiger wird es. Die Breite des Flusses nimmt ab, obwohl die Elbe immer noch ein imposanter Strom bleibt. Allmählig tritt innerlich Gelassenheit ein und wir betrachten gechillt die Umgebung. Hamburg rückt näher. Von weitem sehen wir die Silhouetten der Containerbrücken. Mit der Einfahrt in das Seegebiet des Hamburger Hafens drosseln wir die Geschwindigkeit, holen zum ersten Mal die Polster für das Vorschiff hervor und genießen den Ausblick. Wir lassen Blankenese, die Villen der Elbchaussee und Teufelsbrück backbord liegen. Steuerbord voraus entdecken wir tatsächlich Seehunde auf einer Sandbank direkt vor der Airbuswerft! Nach einem langen Fahrtentag finden wir im City Sportboothafen Hamburg – direkt am Baumwall mit Blick auf die Elbphilharmonie – einen Liegeplatz.

Die gute Infrastruktur erlaubt uns, am 4. Tag Besorgungen zu erledigen. Neben Proviant, Karten für Elbe-Seiten- und Mittellandkanal steht die Gasversorgung an. Nicht so einfach, da Deutschland im Corona-Sommer zuhause campt, grillt

Liegeplatz zu Füßen der Elbphilharmonie

und Gaspilze heizen, was das Zeug hält. Mit einem Stadtfahrrad geht es weit hinein ins „Inland", bis hinters Nedderfeld, da gibt es noch Gasflaschen – puh.

Nachmittags starten wir elbaufwärts – private Hafenbesichtigung inbegriffen – und laufen unter den Elbbrücken durch. Wir überschreiten die offizielle Grenze von den See- zu den Binnenschifffahrtsstraßen. Ab hier fahren wir in Gleitfahrt an weidenden Schafherden auf Deichen vorbei. Nach den vier Metern Aufstieg der Schleuse Geesthacht und einem kurzen Stück auf der Elbe erreichen wir unseren idyllischen Liegeplatz im Yachthafen Tespe.

Mit dem „Fahrstuhl" hoch hinauf im Schiffshebewerk Lüneburg

Das Highlight unseres mittlerweile 5. Törntages ist unbestritten unsere „Fahrstuhlfahrt" im Schiffshebewerk Lüneburg Scharnebeck am Elbe-Seitenkanal. Bereits von weitem sehen wir die riesigen Betontürme, die Kanalbrücken aus Stahl und die roten Tröge der Anlage. So ein Trog ist vergleichbar mit einer Badewanne, mit einem kleinen Unterschied: Ein Trog ist 100 Meter lang und fasst 25.000 Mal so viel Wasser. Berufsschiffe und Sportboote überwinden hier – wie in einem überdimensionalen Aufzug – 38 Meter Höhenunterschied.

Da lediglich einer von zwei Trögen in Betrieb ist, liegen einige Berufsschiffe und Sportboote in Warteposition. Im Besuchs- und Informationszentrum des Schiffshebewerkes verkürzen wir uns die drei Stunden Wartezeit.

Wir erhalten Einfahrt hinter dem 80 Meter langen Frachter „Regina" und finden zwischen den beiden längeren Sportbooten im Dreierpäckchen unser Plätzchen. Dann fängt das puzzeln an, damit das letzte, kleinere Motorboot namens „Köttbullar" Platz findet. Für ein Köttbullar ist immer noch Platz, auch wenn es querhängt.

Unter den Augen vieler Schaulustiger zieht der Fahrstuhl uns im Trog erstaunlich schnell hoch. Wer nicht schwindelfrei ist, guckt besser nicht zu lange achteraus, denn dort geht es ziemlich tief runter. Gleichzeitig bietet sich ein beeindruckender Blick weit in die Lüneburger Heide hinein.

Wir setzen unsere Fahrt auf 42 Meter über Meereshöhe fort bis zur nächsten Schleuse Uelzen, die uns am nächsten Tag weitere 22 Meter anheben wird. Wir hinterlassen Spuren, denn unsere Jüngste versucht sich in alt hergebrachter Kommunikation mit einer Flaschenpost. (Und sie wird einige Wochen später tatsächlich Antwort erhalten!)

Die Klippe von Scharnebeck

Wo wird die Flaschenpost aus dem Elbe-Seitenkanal landen …

Kanalwechsel: Vom Elbe-Seiten- in den Mittellandkanal

Der Elbe-Seitenkanal endet nach 115 Kilometern und unserem 6. Tag mit dem Anschluss an den Mittellandkanal. Wir liegen über Nacht direkt an diesem Dreieck. Denn so können wir die letzte Meile (es sind tatsächlich 1,6 km) zum dringend benötigten Treibstoff überbrücken. Benzin ist leider an den Diesel-Bootstankstellen nicht zu bekommen. Aber wir sind gut vorbereitet: Mit Faltsackkarre, Klapproller und Kanistern rollt der Sprit der Land-Tanke an.

Quer durch Deutschland: Auf dem Mittellandkanal von Ost nach West

Auf dem 230 Kilometer langen Weg nach Westen auf dem Mittellandkanal sind wir an Tag 7 mit gemütlichen 12-15 km/h unterwegs. Kurz vor Hannover senkt uns die Schleuse Anderten knapp über das Niveau der Weser ab, die wir in den nächsten zwei Tagen queren werden, und kürzt unsere Höhenbilanz, wollen wir doch am Ende die 60 Meter Höhe bei Bonn erreichen. Das Weser-

Im Yachthafen Hannover

bergland und die Ausläufer des Harzes stoppen unseren Weg nach Süden vorerst. Wir benötigen einen mächtigeren Verbündeten – Der Rhein wird uns sicher helfen.

Zunächst ergattern wir am Rande des Yachthafens Hannover einen schönen, ruhigen Liegeplatz. Hier liegen wir vor einigen, kleinen Ferienlodges fast alleine, abgesehen von einer Schwanenfamilie, die uns mehrfach besucht.

Je weiter wir vorankommen, desto intensiver nutzen die Menschen ihre Wasserinfrastruktur (baden, paddeln, rudern…). Im Gegensatz zu den vorigen Wasserstraßen findet auf dem Mittellandkanal deutlich mehr Freizeitleben auf und am Wasser statt: Die Jugendlichen eines Kanuclubs, die auf ihren Booten gechillt haben, versuchen auf unserer Welle zu surfen. Badende stehen und plantschen im ufernahen Wasser. Angler ziehen Fische aus dem Kanal. Eine „Rudergaleere" (ein Einer mit Steuermann) kommt uns entgegen. Kajaks, Kanus und Luftmatratzen ziehen ihre Bahnen. „When in Rome do as the Romans do." Heute Abend fahren auch wir im ruhigen Wasser des Yachthafens Idensen mit dem SUP und genießen die Abkühlung der Heckdusche.

Das Frühstück an Tag 9 nehmen wir nach dem Auslaufen ein. Wir nähern uns dem Wesertal; das Hermannsdenkmal grüßt uns schon von weitem. Am Wasserstraßenkreuz Minden überqueren wir zunächst die Weser mittels der Kanalbrücke und machen dann einen kurzen Stopp beim Informationszentrum des Wasserschifffahrtsamtes über Binnenschifffahrt, Wasserwege, Schleusen und Kanalkonstruktionen. Die Freiwache, liest oder spielt zusammen auf der Sitzgruppe im Salon, die wir zu einer geräumigen Liegewiese umgebaut haben. Da es nach wie vor sehr warm ist, beenden wir unsere Tagesetappe kurzerhand und machen in der modernen Marina Bad Essen fest. Bad Essen wohlgemerkt, nicht zu verwechseln mit der Stadt im Ruhrgebiet, so weit sind wir noch nicht. Was macht man in Bad Essen? Baden und essen natürlich. Wir schmeißen uns in unsere Badeklamotten und gehen zu Fuß zum nahegelegenen Sole-Freibad, das angenehm leer ist. Am Abend finden wir bei lokalen Griechen noch einen Platz im Park.

Der dritte Tag auf dem Mittellandkanal und insgesamt 10. Törntag führt uns über das Nasse Dreieck, wo sich bei Hörstel der Mittellandkanal mit dem Dortmund-Ems-Kanal kreuzt, und weiteren 6,2 Meter Schleusenanstieg kurz vor Münster bis zum Yachthafen Tomberge südlich von Münster. Ein Etmal von 119 km krönt diesen Tag.

Der Ruhrpott: Mit allen Wassern gewaschen

Tag 11: Wir folgen dem Glitzerstreifen auf dem Wasser weiter den Dortmund-Ems-Kanal entlang bis zu unserm Mittagsstopp am Schleusenpark Waltrop in Henrichenburg kurz vor Dortmund. In Kaiserzeiten existierten hier bereits ein Schiffshebewerk und eine Schachtschleuse, zwar ausgemustert, doch noch mit politischen Reminiszenzen an die Kaiserzeit. Die Schleuse zeigt sehr schön die Wirkungsweise der Sparwasserbecken, die das Wasser der Schleuse aufnehmen bzw. abgeben – ein ökonomischer Umgang mit der natürlichen Ressource Wasser bereits vor über 100 Jahren.

Sparwasserbecken der Alten Schachtschleuse Henrichenburg

Anstatt weiter rauf nach Dortmund zu schleusen, heißt es „Goodbye Dortmund-Ems-Kanal", denn uns zieht es Richtung Rheintal. Daher biegen wir in den Rhein-Herne-Kanal ab und fahren gleich bergab: Die beiden Schleusen Herne-Ost und Wanne-Eickel befördern uns gut 21 Meter runter. Sie sind nicht so schön verziert, dafür aber zum Glück mit komfortablen Schwimmpollern ausgestattet, die ihre Position dem jeweiligen Wasserspiegel anpassen. So können wir in aller Ruhe den etwas gruseligen Geräuschen lauschen, die die Poller beim runterfahren verursachen. Wir sind das einzige Boot in der Schleuse, es quietscht, heult, knarzt und hallt und wir kommen uns vor wie in einer Geisterbahn.

Schwimmpoller in der Schleuse Herne-Ost, gleich geht es bergab

Noch ein kleines Stück fahren wir weiter durch die Abendsonne bis zur Stölting Marina in Gelsenkirchen (Schalke), die zwar ganz neu ist, aber ziemlich steril. Aber was soll's, wir lassen die Persenning runter und essen an Bord.

Verkehrskontrolle auf dem Wasser

Kurs West setzen wir an Tag 12 unsere Fahrt auf dem Rhein-Herne-Kanal fort. Die Städtedichte hier ist hoch, gefühlt begegnet uns jeder Stadtname des Ruhrgebiets als Hafen auf dem insgesamt nur knapp 50 km kurzen Verbindungsstück zwischen dem Mittellandkanal und dem Rhein.

Die Schleuse Gelsenkirchen lässt gerade noch vor Toresschluss ein Boot ein, das hinter uns festmacht. Es entpuppt sich als

Wasserschutzpolizei. Wir machen alles doppelt vorschriftsmäßig und fahren gut gelaunt etwas unterhalb der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von zwölf Stundenkilometern weiter, als uns die Wasserschutzpolizei backbord überholt und unsere „Picabo“ ganz genau unter die Lupe nimmt. Normalerweise freut man sich ja, wenn das eigene Boot ausgiebig betrachtet wird, diesmal ist das Vergnügen allerdings zweifelhaft. Die Polizisten bedeuten uns, beizudrehen und an ihrem Boot festzumachen. Was wollen die denn bloß?

Begegnung mit der Wasserschutzpolizei

Wir treiben also nun mit dem Polizeiboot im Päckchen mitten im Fahrwasser. Aber alles halb so schlimm. Es handelt sich um eine normale Verkehrskontrolle. Sie wollen alle Bootsdokumente und Führerscheine sehen. Da sie noch einen Landpolizisten dabeihaben, dem sie alles zeigen, nehmen sie es ebenfalls ganz genau. Bei all den ausgebreiteten (Boots-) Scheinen bemerkt unser erstes Kind, dass der Sportbootführerschein Binnen doch eigentlich so aussieht wie das Dokument für das Seepferdchen-Abzeichen, was den „Polizist im Praktikum“ immerhin zu einem schiefen Lächeln veranlasst.

Weiter auf dem Rhein-Herne-Kanal setzen wir Kurs Marina Oberhausen, die einen optimalen Zugang zur Neuen Mitte – einem Einkaufszentrum mit allen erdenklichen Attraktionen, wie Aquarium, Trampolinhalle, und Bergbauerlebnisbad. Kurze Zeit später sausen wir die Rutschen des Knappen-Bades runter ab ins kühle Nass.

Hey Kölle! Wir erreichen den Rhein

Nach zwei letzten Schleusen sind wir an Tag 13 unseres Überführungstörns auf das Niveau des Rheintals abgesenkt. Da uns leider die Einfahrt in die Ruhr wegen Bauarbeiten verwehrt bleibt, fahren wir durch den Duisburger Hafen. Der ist wirklich imposant. Etwas gespenstisch wirken allerdings die Flottillen der Flusskreuzfahrtschiffe, die wegen Corona derzeit verwaist im Päckchen liegen.

Verglichen mit den zahmen, engen Kanälen ist der Rhein ein großer, wilder Strom. Auf den nächsten 140 Kilometern bis Bonn werden wir ohne Schleuse 40 Meter Höhe gewinnen. Der Fluss fließt mit einer Strömungsgeschwindigkeit von 4 bis 6 Kilometern pro Stunde; wir müssen also bergauf fahren! Wir legen den Hebel auf den Tisch und erreichen sehr schnell unsere Gleitfahrt bei einer Geschwindigkeit über Grund von etwas über 30 km/h.

Tschüss Ruhrgebiet

Bei bestem Sonnenschein und warmen Temperaturen ist es eine Freude, mit rauschender Fahrt durch die Landschaft des Niederrheins zu gleiten. Die Fahrrinne dieses breiten Stroms wechselt ständig die Seiten. Die Betonnung, die Karten und die anderen Schiffe und Boote zeigen uns den Weg. Berufsschiffe sind sehr zahlreich unterwegs. Aber Platz ist auf dem breiten Rhein genug, lediglich Bug- und Heckwellen der entgegenkommenden oder überholten Frachter rütteln uns ein wenig durch.

So navigieren wir teilweise ausschweifende Kurven und mäandern unseren Weg stetig Richtung Süden. Vorbei fahren wir an Industrie und Städten – Krefeld vereint beides und Düsseldorf glänzt mit einer ausgeprägten, uferseitigen Stadtsilhouette. Unser Tagesziel ist der alte Rheinauhafen Köln. Am Schokoladenmuseum steuern wir binnenwärts auf ein schattiges Plätzchen in diesem bei Niedrigwasser sehr tief ins Uferniveau eingeschnittene Hafenbecken.

Mission Completed: „Picabo" am Fuss des Drachenfelsens

Die letzte Etappe des Überführungstörns unserer „Picabo" steht an! An Tag 14 trennen uns nur noch knapp 50 Kilometer von unserem neuen Heimathafen in Bad Honnef. Wir lassen Köln hinter uns durchfahren die Industriegebiete und können bereits über der Ebene des oberen Niederrheins die ersten Erhebungen des rheinischen Schiefergebirges, der Eifel, erkennen.

Ahoi Köln! Der Ausguck sichtet den Dom

Als dann endlich das Siebengebirge und heimatliche Bonn in Sicht kommen, erblicken wir viel Bekanntes: Den „Langen Eugen", die Beethovenhalle, die Oper, „Sam's Café", die Universitäts- und Landesbibliothek und vieles mehr. Es ist nicht das erste Mal, dass wir Bonn von einem Boot oder Schiff aus betrachten. Aber jetzt erscheint es uns unwirklich, denn wir bewegen uns durch unsere Heimatstadt in unserer „Nussschale Picabo", die uns mittlerweile zur zweiten Heimat geworden ist.

Alles ist gut gegangen, Crew und Boot sind wohlauf, Mission Überführungstörn completed. Wir haben unser Ziel erreicht.

Katja & Frank Niemeyer

Über die Autoren:

Mit dieser Reise von der Ostsee nach Bonn verbinden wir die Orte, an denen wir unsere ersten praktischen Erfahrungen auf dem Wasser gewinnen durften und wo heute unsere Heimat ist. Mehr Information gibt es auf www.niemeyer.blog

Liegeplatz Wassersportverein Honnef
mit Blick auf den Drachenfels

Törns in Corona-Zeiten – möglich oder eher unmöglich?

Haben auch Sie im zurückliegenden Jahr einen spannenden, interessanten oder vielleicht sogar skurrilen Törn gemacht. Haben Sie vielleicht auch Neuland betreten?

Lassen Sie den Club an Ihren Erfahrungen teilhaben und berichten uns über Ihren Törn – ob kurz oder lang, ob nah oder fern, ob Inland oder Ausland, ob Binnen oder Hochsee.

Schreiben Sie uns per Mail (info@kycd.de), gern auch unterlegt mit ein paar Bildern.

Gern druckt der Club Ihren Bericht in lockerer Folge in den nächsten Ausgaben des Club-Magazins ab.

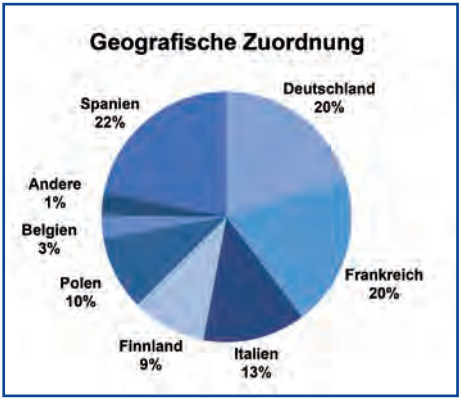
Studie über die Auswirkungen von COVID-19 auf die europäische Bootsindustrie

Die Studie, die geleitet wurde von zwei Absolventinnen der Jade Hochschule Wilhelmshaven in Deutschland (Amelie Cesar und Natascha Zwenke), ist das Ergebnis einer einzigartigen Kooperation zwischen European Boating Industry (EBI), Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V. (BVWW) und der boot Düsseldorf.

Die Studie analysiert die Auswirkungen der Pandemie im Jahr 2020 auf eine Reihe von Schlüsselindikatoren und die Aussichten der Branche. Sie basiert auf den Aussagen von 279 Unternehmen aus dem EBI-Mitgliederkreis, die zwischen dem 21. Oktober und 27. November 2020 nach dem Ende der Sommersaison befragt wurden sowie auf Experteninterviews unter den EBI-Mitgliedern.

Die Unternehmen erzielten ihre Einnahmen zu 79% auf den jeweiligen Inlandsmärkten. Der größte Anteil der teilnehmenden Unternehmen stammt aus Spanien, Deutschland und Frankreich mit je rund 20%.

Über 96 % der Unternehmen, die an der Studie teilgenommen haben, sind KMU's, und fast die Hälfte sind Mikro-KMU's.



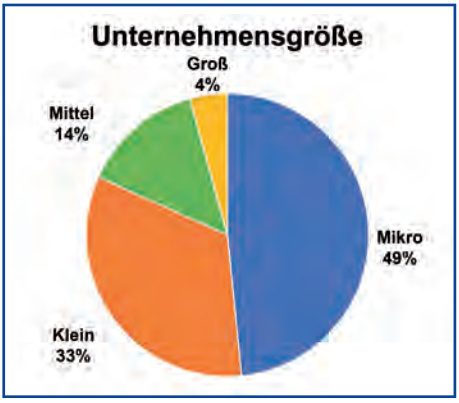
Die von diesen Unternehmen in der Studie abgedeckten Geschäftsbereiche sind:

Tourismus
- Charterunternehmen,
- Yachthafenbetreiber,
- nicht motorisierter Wassersportverleih.

Produktion
- Bootsbauer/Werften,
- Ausrüstungshersteller,
- Refit-Werften/Reparatur.

Vertrieb
- Boots-/Yachthändler,
- Boots-/Yachtausrüster,
- Wassersportausrüstung

Service / Sonstiges
- Dienstleistung,
- Beratung,
- Sonstiges.



KMU-Definition

Nach EU-Standard und für statistische/empirische Analysen werden die KMU in der Regel nach der Zahl der Beschäftigten bzw. der Umsatzgröße abgegrenzt:

Kleinstunternehmen / Mikro-KMU
Bis 9 Beschäftigte und bis 2 Millionen € Umsatz/Jahr

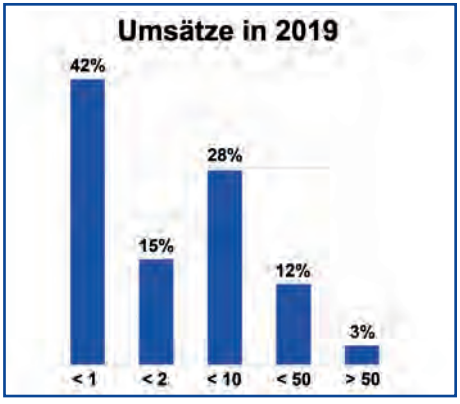
Kleines Unternehmen
Bis 49 Beschäftigte und bis 10 Millionen € Umsatz/Jahr und kein Kleinstunternehmen

Mittleres Unternehmen
Bis 249 Beschäftigte und bis 50 Millionen € Umsatz/Jahr und kein Kleinst- oder kleines Unternehmen

Kernaussagen der Studie

Einfluss von COVID-19 auf den Umsatz

Ein Drittel der Unternehmen gab einen Umsatzanstieg an, während mehr als die Hälfte einen Umsatzrückgang verzeichnete. 45% der Unternehmen, bei denen ein Umsatzrückgang zu verzeichnen war, halten eine Erholung innerhalb von zwei Jahren für realistisch.

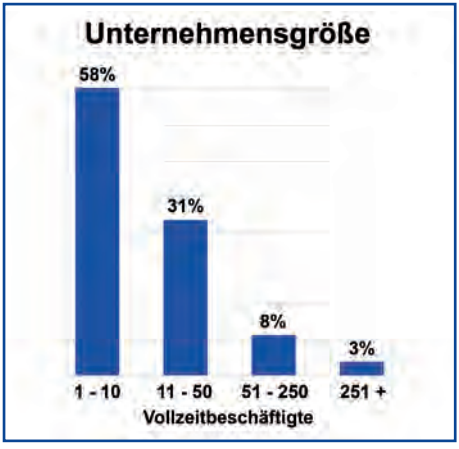


Unternehmen mit ihrer Haupttätigkeit im Tourismus und in der Produktion sind finanziell stärker betroffen als Unternehmen im Vertriebssektor, im Dienstleistungssektor und anderen Geschäftsfeldern.

Die Hauptgründe für einen Umsatzrückgang waren eine geringere Nachfrage und die vorübergehende Schließung von Unternehmen. Auf der anderen Seite wirkte sich eine höhere Nachfrage insbesondere positiv auf den Produktionssektor aus.

Auswirkungen von COVID-19 auf die Beschäftigung

23% der Unternehmen mussten Mitarbeiter entlassen. Die Auswirkungen von COVID-19 auf die Beschäftigung können langfristig jedoch von größerer Bedeutung sein.



Charterunternehmen und Dienstleister waren jedoch besonders betroffen und mussten bis zu 60% ihrer Mitarbeiter entlassen.

Staatliche Unterstützung

In allen Ländern haben die Regierungen die Unternehmen in schwieriger Lage unterstützt, wobei allerdings etwa die Hälfte der Unternehmen keine staatliche Unterstützung benötigte. Trotzdem bleibt staatliche Unterstützung auf nationaler und europäischer Ebene notwendig, wobei der Fokus auf finanzieller Unterstützung, effektiver Gesetzgebung und Förderung liegt.

Branchenausblick

Die Aussichten für Unternehmen in der Bootsbranche werden für 2021 als positiv wahrgenommen, nur 23 % der Unternehmen sehen sie als schlecht an.

35% der Unternehmen sind optimistisch im Vergleich zu 23% der Unternehmen, die schlechte oder sehr schlechte Aussichten für ihre Unternehmen angegeben haben.

31% sehen den Ausblick für 2021 trotz der aktuellen Herausforderungen als neutral an, was ein gutes Zeichen ist.

11% der Unternehmen sehen sich mit Unsicherheiten für das Jahr 2021 konfrontiert.

Zukünftige Trends

Das Interesse am Bootsbau wird kurz- und langfristig als steigend eingeschätzt. Die Unternehmen setzen verstärkt auf Digitalisierung und auch auf Umweltverträglichkeit. Investitionen mussten jedoch aufgrund der Pandemie im Jahr 2020 verschoben werden.

Unterstützung durch politische Entscheidungsträger

Auf nationaler und europäischer Ebene sollten die Regierungen u.a.

- den Zugang zu finanzieller Unterstützung erleichtern,

- eine klare Kommunikation über gesetzliche und gesundheitliche Vorschriften sicherstellen, und darüber hinaus eine gemeinsame Datenbank einrichten, in der die Vorschriften in den verschiedenen Ländern aufgeführt sind.

- dazu beitragen, dass das Bootfahren als sichere Aktivität gefördert wird,

- den Unternehmen die Wiedereröffnung sowie Freizeitaktivitäten ermöglichen, wenn die Hygienevorschriften eingehalten werden.

Quelle für Inhalte und (bearbeitete) Grafiken sowie weitere Info:

www.boote.de > Presse
www.europeanboatingindustry.eu > Newsroom
www.bvww.org

Wikinger – Geschichte, Schiffbau und Navigation

Teil 1 Geschichte

Törns in der Ostsee oder in andere nord- und nordwesteuropäische Gewässer bringen Fahrtenwassersportler immer wieder mit Grabstätten, Bauwerken und anderen Zeugnissen der Wikingerzeit in Berührung.

Das beginnt schon in Schleswig-Holstein und in Mecklenburg-Vorpommern. Nicht viel weiter entfernt sind dann in Dänemark Anlagen wie die in Seekarten erkennbare Unterwassersperre zwischen der Insel Illum und der Halbinsel Helnæs oder auf Samsø das Bett des Kanhavekanals, der die Insel so durchschneidet, dass Schiffe den Stavnsfjord nicht nur von Osten, sondern auch aus der Mårup Bucht im Westen erreichen konnten.

Im nördlichsten deutschen Bundesland befinden sich zwei bedeutende Fundstätten, die gemeinsam ein UNESCO-Welterbe bilden: In der Schleswiger Landenge zwischen der Schlei und den Niederungen der Treene und der Rheider Au das Danewerk, die über Jahrhunderte unterhaltene Grenzbefestigung der Danen und Jüten gegen die Sachsen, das Fränkische und später das Deutsche Reich.

Nicht weit vom östlichen Ende des größten archäologischen Bodendenkmals Nordeuropas entfernt, liegt Haithabu/Hedeby (das heutige Haddeby) am Haddebyer Noor. Hier kreuzten sich Land- und Wasserwege. Ab circa 800 entwickelte sich die Stadt, in der bis zu 2.000 Einwohner lebten, zum wichtigsten nordeuropäischen Handelsplatz.

Der Kalvehavekanal wurde im 8. Jahrhundert mit einer Breite von 11 bis 16 Metern angelegt. Er war so tief, dass ihn alle von den Wikingern benutzten Schiffstypen passieren konnten.
Foto: Wikipedia

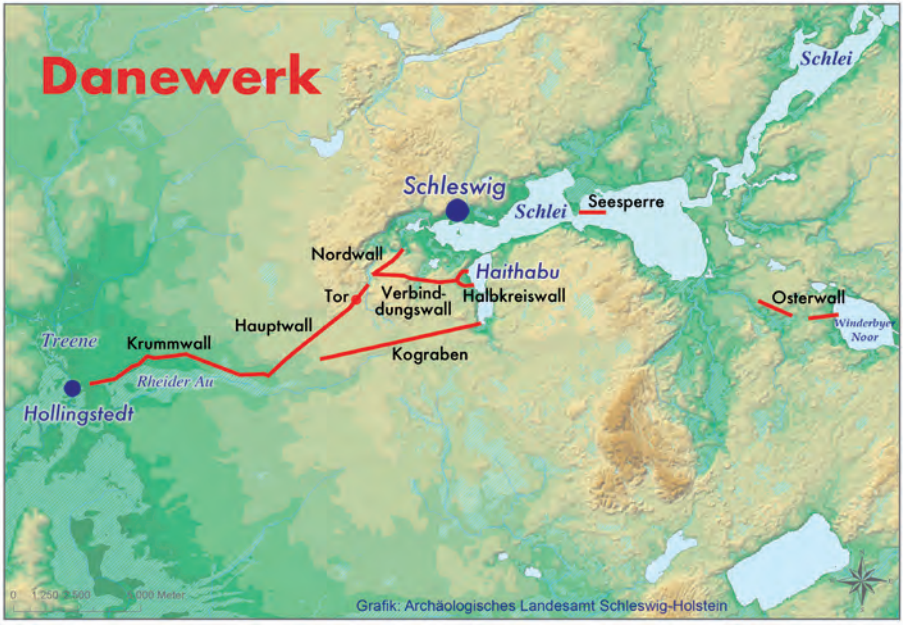
Rekonstruierte Gebäude in Haithabu/Hedeby. Die einfache Bauweise der Häuser erweckt leicht den falschen Eindruck eines gering entwickelten handwerklichen Könnens. Besonders im Schiffbau, in der Metallverarbeitung, der Schmuckherstellung und der Weberei besaßen manche Handwerker und häusliche Produzentinnen weit entwickelte technische und technologische Fertigkeiten.

Foto: Tom Körber / Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein

Foto: Zentrum für Skandinavische und Baltische Archäologie, Schleswig

Frauenschmuck aus einem Grab der Spätphase von Haithabu/Hedeby. Die Stücke zeigen das große handwerkliche Können ihrer Hersteller. Gold- und Silberschmiedearbeiten erreichten in Skandinavien ein hohes Niveau nachdem ab circa dem Jahr 500 Handwerker aus früheren Städten des römischen Reichs, zum Beispiel aus Köln, bis dahin unbekannte Techniken mitbrachten. Die Funde stammen aus einer Grabung in der Nähe der rekonstruierten Häuser. Die Grabung im Jahr 2017 nahm eine archäologische Untersuchung aus dem Herbst 1939 wieder auf, die damals nach nur 14 Tagen wegen des deutschen Angriffs auf Polen eingestellt worden war.

Der Bau des Danewerks begann vor dem 6. Jahrhundert. Im 8. Jahrhundert wurde es stark erweitert. Es erstreckte sich schließlich über eine Länge von 33 Kilometern, von ihnen sind bis heute 27 Kilometer mehr oder weniger erhalten. Die Anlage bestand aus Erdwällen, Palisaden, Bermen, Mauern, Gräben, der Seesperre und natürlichen Hindernissen. Das Danewerk spielte noch 1864 im Deutsch-Dänischen Krieg um die Herzogtümer Schleswig-Holstein und Lauenburg für die Verteidigung der Dänen gegen den Angriff preußischer und österreichischer Truppen eine Rolle.



Erst im 11. Jahrhundert verlor sie an Bedeutung und wurde schließlich 1066 wegen des verlandenden Noors nach einem slawischen Angriff zu Gunsten des Ausbaus des späteren, am gegenüberliegenden Schleiufer liegenden Schleswig aufgegeben. Zum Gesamtkomplex gehören nahe der Stexwiger Enge zwei weitere Anlagen: An der Füsinger Au ein Grabungsfeld mit 200 Gebäuden und vor dem Reesholm am Grund der Schlei die Reste einer einst mehr als eineinhalb Kilometer langen Seesperre. Die aus hölzernen Senkkästen errichtete Sperre ist ein hervorragendes Beispiel für die technischen Fähigkeiten der Wikinger.

Vor der Halbinsel Reesholm liegt seit 2020 eine gelbe Boje, die im Rahmen

des BalticRIM-Programms[1] ausgelegt wurde. Sie dient der Kennzeichnung, und es sollen Daten gewonnen werden, ob die Schiffsbohrmuschel das über mehr als 1.200 Jahre gut erhaltene Bauwerk jetzt im Nu vernichtet.

Weniger bekannt sind die Fundstätten bei Menzlin in Vorpommern. Dort lag ein Handelsplatz, an dem ein reger Warenaustausch mit der slawischen Bevölkerung stattfand. Der Ort an der Peene liefert unter anderem Hinweise auf einen Kulturtransfer außerhalb der skandinavischen Kerngebiete. Ein solcher fand in vielen Regionen Europas statt, die eine Zeitlang unter der Herrschaft einer kleinen, aus Skandinavien stammenden Oberschicht standen.

Auf den Prozess der Integration der Wikinger in die ansässige Bevölkerung weist bei Menzlin ein Gräberfeld hin. In ihm fanden Feuerbestattungen

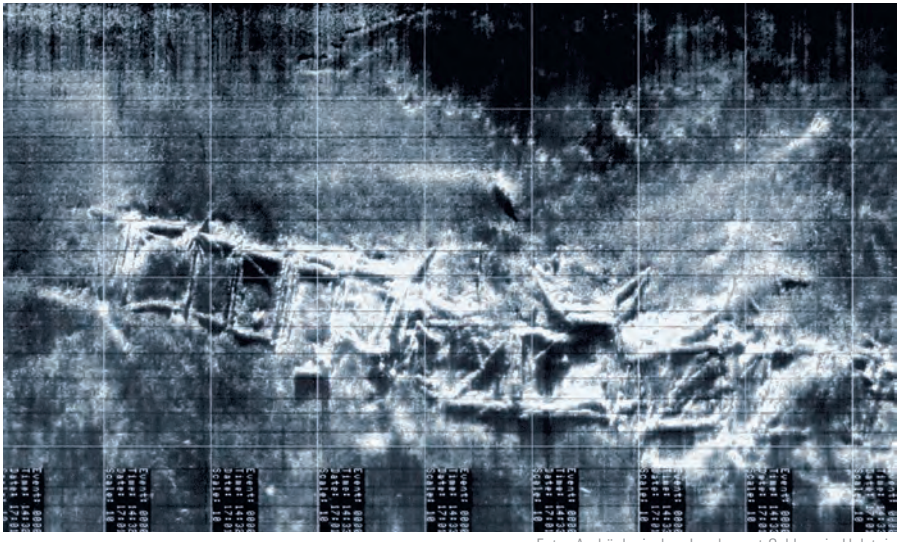


Foto: Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein

Das zusammengesetzte Sonarbild eines erhaltenen Teils der Seesperre aus dem 8. Jahrhundert vor dem Reesholm. Es ist deutlich erkennbar, wie das komplexe technische Denkmal aus Senkkästen aufgebaut ist. Ein beträchtlicher Teil des bis dahin kaum gestörten Bauwerks wurde ab den 1870er Jahren beim Ausbau der Fahrrinne beschädigt und bei Baggerarbeiten im Jahr 1925 ganz zerstört.

1 Im Baltic Sea Region Integrated Maritime Cultural Heritage Management (BalticRIM) arbeiten seit 2014 Denkmalschützer und Raumplaner aus Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Litauen, Polen und Russland zusammen. Es sollen in den Territorialgewässern Gebiete besonderer archäologischer Bedeutung identifiziert und durch die Einbeziehung in die Raumplanung als schutzbedürftig ausgewiesen werden.

statt. Die Gräber wurden nach den Bräuchen der Wikinger angelegt,die Beisetzung der Asche aber in slawischen Urnen vorgenommen. Die gemeinsame Nutzung von Handelsplätzen war im slawischen Siedlungsgebiet östlich der Trave keine Ausnahme. Solche Seehandelsplätze befanden sich zum Beispiel nahe Wismar bei Groß Strömkendorf, wo vor einigen Jahren eine Großsiedlung erforscht wurde, die als das bisher nicht lokalisierbare Rerik angesehen wird. Auch in Rostock-Dierkow und Ralswiek fanden Archäologen Orte, an denen Wikinger und Slawen Handel trieben.

Archäologische Untersuchungen mit modernen technischen Hilfsmitteln erweiterten in den letzten Jahrzehnten das Wissen über Alltagsleben, technische Leistungen und Gesellschaft der Wikinger beträchtlich. Durch sie wird deutlich, dass die Kultur dieser Bauern, Handwerker und zur See fahrenden Händler und Krieger sehr viel facettenreicher war als lange angenommen wurde. Viele der neuen Erkenntnisse werden mit rekonstruierten Bauwerken und in Museen spannend vermittelt. Wer – um nur eine Institution zu nennen – einmal das Wikingerschiffsmuseum in Roskilde besucht hat, wird sich nicht der Faszination entziehen können, die von der dort vorgestellten Schiffsbaukunst der Wikinger ausgeht. Viele der landläufigen Vorstellungen sind dessen ungeachtet von Bildern und Phantasien geprägt, die im ausgehenden 18. Jahrhundert und vor allem im 19. Jahrhundert verbreitet wurden und bis heute wirksam blieben: Der Wikinger mit Hörnerhelm und sein Drachenschiff wurden zum kriegerischen Sinnbild einer nordischen Vergangenheit, die es so nie gab. In Anbetracht der vielen Zeugnisse der Wikingerzeit, denen man auf seinen Törns begegnen kann, lohnt es allemal, einige geschichtliche Zusammenhänge darzustellen und, da wir selbst Schifffahrt mit kleinen Fahrzeugen betreiben, zu erläutern, mit was für Schiffen die Wikinger unterwegs waren und mit welchen technischen Hilfsmitteln sie auf Fernreisen außerhalb der Küstengewässer navigierten.

Wer waren die Wikinger?

In der Regel wird heute von den Wikingern so gesprochen, als handle es sich bei ihnen um ein Volk oder eine einheitliche Ethnie. Mit dieser Redeweise hätten die zeitgenössischen Menschen in Skandinavien wohl kaum etwas anzufangen gewusst. Ebenso wenig die von dort stammende Oberschicht in eroberten Gebieten auf den Britischen Inseln, im heutigen Frankreich oder in der Kiewer Rus. In der dǫnsk tunga, der „dänischen Zunge", wie die zusammenfassende Eigenbezeichnung der nordgermanischen Dialekte im Mittelalter hieß, hatte das Substantiv *víkingr* ursprünglich einfach die Bedeutung „jemand, der aus einer Wik kommt", der also an einer Bucht beheimatet war und der – das muss man mitdenken – von dort aus die See nutzt. Dementsprechend gab es auch die verbale Wendung *„fara i viking"* mit dem Sinn „mit dem Schiff eine weite Reise unternehmen". Eine solche Fernreise konnte in der damaligen Zeit vor allem zwei gleichermaßen akzeptierte Zwecke haben, nämlich zu handeln oder zu rau-

ben. In einer Epoche, in der die meisten Menschen zeitlebens ihren Geburtsort nicht verließen, bezeichnete „Wikinger" Menschen, die sich, zumindest zeitweilig, kollektiv durch eine mobile Verhaltensweise abhoben.

„Wikinger" im heutigen nordisch-völkischen Sinn ist kein Begriff des frühen Mittelalters. Erst als das neuzeitliche Interesse an den archäologischen und literarischen Zeugnissen der mittelalterlichen nordgermanischen Kultur wuchs und man für sie einen vereinheitlichenden Begriff suchte, setzte sich „Wikinger" durch.

Die große Mehrzahl aller dänischen Städte wurde in der Vikingerzeit und noch während des ganzen Mittelalters küstennah in einem Streifen von rund zehn Kilometern Breite gegründet. Auch die Lage der Städte in Norwegen und Schweden war ähnlich. Die Stadtentwicklung in Skandinavien war auf das Engste mit dem Handel über See verknüpft, während das Binnenland noch für Jahrhunderte durch Einzelhöfe und Dörfer geprägt blieb. In der Vikingerzeit und noch über sie hinaus befanden sich die Gründungen jedoch so gut wie nie direkt an der Küste. Eine Lage an Wiken und Fjorden sowie in Flussmündungen bot sowohl größeren Schutz als auch eine bessere Hinterlandanbindung.

Grafik: Jan Bill, Port topography in medieval Denmark. In: Maritime Topography and the Medieval Town, hrsg. von Jan Bill und Birthe L. Clausen, PNM Studies in Archaeology and History, Bd. 4, Kopenhagen 1999, S. 251.

Besonders wichtig war dafür zunächst ein Zusammenschluss schwedischer Literaten, der Götiska Förbundet. In der ersten Nummer seiner Zeitschrift „Iduna" veröffentlichte 1811 einer der bekanntesten schwedischen Dichter der Romantik, Erik Gustaf Geijer, sein Poem "Vikingen". Mit nationalen, heroischen und völkischen Untertönen entwarf die Vereinigung in den nächsten Jahrzehnten eine Interpretation der nordischen Geschichte und Mythologie, die nicht nur in Skandinavien, sondern auch auf den Britischen Inseln und in Deutschland einflussreich wurde. 1873 prägte schließlich der dänische Archäologe Jens Jacob Asmussen Worsaae mit dem Erscheinen seines Buches „De Danskes Kultur i Vikingetiden" den Begriff „Wikingerzeit". Oftmals wird deren Beginn recht willkürlich in das Jahr 793 gelegt. In diesem Jahr wurde am 8. Juni vor der englischen Nordostküste Lindisfarne überfallen, die Abtei auf der Insel geplündert und niedergebrannt, die Mönche getötet. Das Kloster war wegen der dort angefertigten Handschriften und Buchmalereien, wegen der von ihm ausgehenden Missionstätigkeit sowie als Wallfahrtsort weit bekannt.

Die Zerstörung dieses Zentrums der keltischen Klosterkultur war nicht der erste Angriff von See. Es war aber der Angriff, der erstmalig weit über den Ort des Geschehens hinaus die neue Bedrohung durch seefahrende Skandinavier ins Bewusstsein hob.

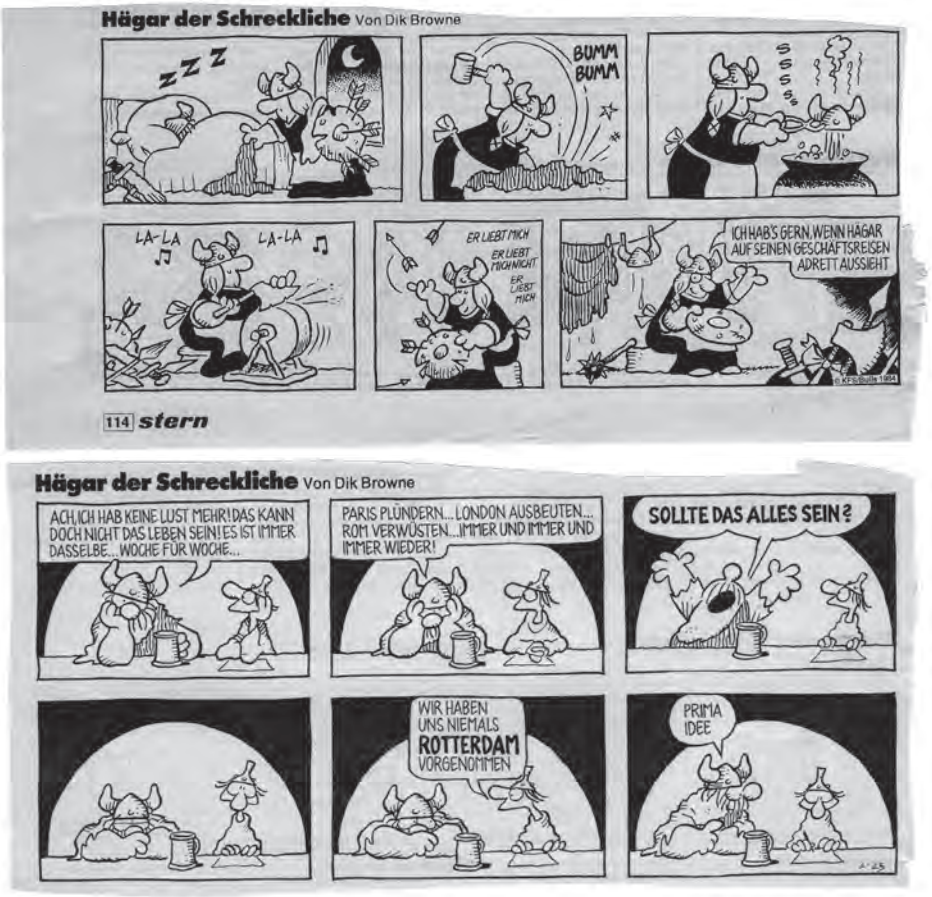
Die Expansion der Wikinger

Im späten 8. Jahrhundert begannen auf den Britischen Inseln und im Fränkischen Reich Überfälle der Wikinger. Als sich die Plünderungen häuften, ließen Karl der Große (um 748–814) und nach ihm Ludwig der Fromme (778–840) Befestigungen an den Küsten Flanderns und Frieslands errichten und die Flussläufe bewachen. Trotzdem gelangen den Wikingern immer wieder schwere Angriffe. Als 840 nach dem Tod Ludwigs dessen Söhne Karl, Lothar und Ludwig um das Erbe des Reiches in Konflikt gerieten, nutzten die Wikinger die verringerte Handlungsfähigkeit in den drei Reichsteilen. Die Plünderungen erreichten ein bis dahin unbekanntes Ausmaß. Es gelang den Angreifern, auf den Flüssen tiefer ins Landesinnere vorzudringen, und sie konnten mancherorts Basen errichten, so dass aus einzelnen Überfällen eine permanente Bedrohung wurde. Die von ihnen entlang der Garonne und der Loire, der Seine, des Rheins und der Elbe hinterlassenen Zerstörungen brachten ihnen den bleibenden Ruf ein, nichts als brandschatzende Räuber zu sein.

In den ersten Jahrzehnten ihres Auftretens galten die Wikingerzüge tatsächlich vor allem der Plünderung von Waren und Wertgegenständen. Erst allmählich gewann der Handel an Bedeutung und zwar besonders in der anschließenden Phase, in der Wikinger Gebiete eroberten, um dort neue Herrschaftsbereiche zu etablieren.

Die meisten Quellen aus der Wikingerzeit wurden von Gegnern der Wikinger verfasst, und so kann es nicht überraschen, dass in ihnen das negative Bild immer wieder erneuert wurde. In den 990er Jahren landeten der norwegische

König Óláfr Tryggvason (968–1000), unter dem die Christianisierung der Føroyar und Islands eingeleitet wurde, und der König Svend Tveskæk, deutsch Sven Gabelbart, (um 960–1014) mit starken Heeren in England. Svend herrschte zu der Zeit in Jütland, auf Fünen und Seeland, im heute schwedischen Halland und Schonen sowie in mehreren südnorwegischen Regionen. Das Ziel der beiden bestand vor allem darin, soviel Zerstörung anzurichten, dass die Angegriffenen bereit waren, Schutzgeld zu zahlen. Wenn überlieferte Quellen zu-



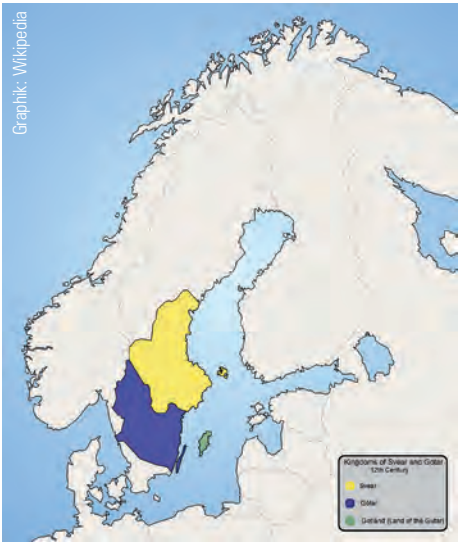
In der Mitte der 1980er Jahre erschien in der Zeitschrift „Stern" die Comic-Serie „Hägar der Schreckliche". In der weltweit erfolgreichen Serie spielte der Zeichner Dik Browne (1917-1989) ab 1973 ironisch verfremdet mit den seit dem 19. Jahrhundert verbreiteten Clichés über die Wikinger und oft auch mit modernen Geschlechterrollen und „Sinnkrisen".

Quelle: Der Stern 1984/85

treffen, dann lieferten die Engländer zwischen 991 und 1012 rund 130.000 Pfund Silber ab, um die Dänen und Norweger fernzuhalten.

1013 nützte das nichts mehr. Seit einem Massaker im Jahr 1002 an den im damaligen England lebenden Dänen, unter ihnen seine Schwester Gunhilde, hatte Svend Tveskæk mehrere Kriegszüge unternommen, die schließlich mit der Unterwerfung des Königreichs endeten. Der angelsächsische König Æthelred der Unvollkommene (um 966–1016) wurde vertrieben und floh in die Normandie. Auf die Siege der Wikinger zurückblickend, gab es für den Erzbischof Wulfstan von York später nur eine Erklärung für deren Übermacht in den Kämpfen: Ein Wikinger habe gereicht, um zehn Engländer in die Flucht zu schlagen, weil Gottes Zorn über die Sünden der Engländer die Verteidiger wankelmütig erliegen ließ und die schrecklichen Wikinger siegen.

Diese kriegerischen Auseinandersetzungen fanden statt, als die Wikinger ihre größte geographische Verbreitung gerade erreicht hatten und als sich in ihren Herkunftsgebieten die skandinavischen Reiche festigten. Dem war eine Expansion vorausgegangen, die zwei Hauptrichtungen hatte: den kontinentalen Osten, der vor allem über die Dnjepr und die Wolga erschlossen wurde, und den atlantischen Westen, in dem die Überlegenheit der Schiffe und des seemännischen Könnens zum Tragen kamen. Nur sehr wenige Wikinger wurden dauerhaft zu Räubern und „Piraten". Die meisten blieben fest mit



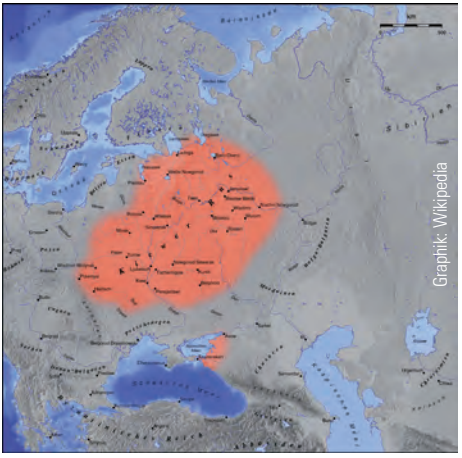
Das Kerngebiet der für Schweden namengebenden Svear war das Mälardalen. Der Name bezeichnet kein einzelnes Tal, sondern die ganze Region um den See Mälaren. Der See hatte zu Beginn der Wikingerzeit noch den Charakter eines Fjordes. Die Verbindung zur Ostsee verschwand ab dem 10. Jahrhundert. Ursache ist die postglaziale Landhebung, wegen der Teile Skandinaviens bis heute pro Jahr bis zu einem Zentimeter gehoben werden. Südlich der Svear siedelten die Gautar über deren Geschichte vergleichsweise wenig bekannt ist. Ihr Kerngebiet lag am Gautelfr, dem heutigen Göta älv, und erstreckte sich nach Osten auf Gebiete südlich des Vänern bis östlich des Vättern.

den sozialen Verbänden, aus denen sie stammten, verbunden. Sie kehrten, auch nach mehrjährigen Fernreisen, in ihre Heimatorte zurück, nahmen dort ihre frühere Tätigkeit wieder auf und ihren sozialen Platz in der Gemeinschaft wieder ein. Der typische Wikinger war nicht nur Seefahrer und Krieger, sondern blieb auch Bauer, Fischer oder Handwerker.

Svear und Gautar bewegten sich von Schweden aus nach Südosten. Neben kleineren Bereichen an den Küsten des Baltikums gelang ihnen die Errichtung eines bedeutenden Herrschaftsbereichs im Süden des Ladogasees, das Garðariki, das „Reich der Burgen". Die erste und später größte schwedische Ansiedlung, Ladoga, wurde um 750 nahe des gleichnamigen Sees angelegt. Von hier aus entwickelte sich das „Reich der Burgen". Es kontrollierte ein riesiges slawisches Gebiet mit einer kleinen Kriegerelite und sicherte dadurch den Wasserweg von der Ostsee über die Newa, den Ladogasee, die Wolchow, den Ilmensee und die Lowat zur Dwina und zum Dnepr. Die Handelsroute endete im Schwarzen Meer.

Es heißt um 860 sei dann ein Großer der im Osten Waräger genannten Wikinger von zerstrittenen slawischen Stämmen zum Fürsten berufen worden. Das Jahr 862 gilt als das Gründungsjahr der Kiewer Rus unter dem sagenumwobenen Rurik. Unter Einbeziehung des Garðariki entstand ein slawisch-warägisches Großreich, in dem die Dynastie der Rurikiden bis kurz vor 1600 Großfürsten und Zaren stellte. Die Kiewer Rus gilt in Russland, Weißrussland und der Ukraine als Vorläufer der heutigen Staaten.

Die Handelsreisen und Raubzüge der schwedischen Wikinger führten bis in das Byzantinische Reich und nach Persien. In Konstantinopel unterhielten die Waräger ständige Handelskontakte. Handelswaren, Schmuck und Münzen aus diesen Verbindungen wurden in



Das slavisch-warägische Reich der Kiewer Rus war, wie viele andere Reiche der damaligen Zeit auch, ein Herrschaftsgebiet ohne klar definierte Außengrenzen. Es bestand aus einer Kette von Fürstentümern unter der Oberhoheit der Kiewer Großfürsten. In dem Maße, wie die Handelswege der Waräger nach Byzanz an Bedeutung verloren, geriet die Kiewer Rus in Europa in eine politische und wirtschaftliche Randlage. Die Macht verschob sich allmählich zu den Moskauer Fürsten, bis schließlich nach 1462 das neue russische Zarentum entstand.

Skandinavien und in Siedlungsgebieten in Polen und Russland bei Ausgrabungen gefunden. Darunter befinden sich auch eine Buddhafigur und Fragmente von Seidenstoffen aus dem mittleren Osten. In die Hauptstadt des byzantinischen Reichs kamen skandinavische Krieger auch als Söldner. Sie verdingten sich am Hof in einer eigenen militärischen Eliteeinheit, der „Warägergarde", die vor allem als Leibwache des Kaisers eingesetzt wurde.

Norwegische und dänische Wikinger nahmen vor allem den Weg nach Westen und Nordwesten. Sie besiedelten die Føroyar ab 825, wo außer einigen irischen Einsiedlermönchen niemand mehr lebte. Die Besiedlung fand zwischen 860 und 900 in zwei Wellen statt. In ihnen erreichten Wikinger aus Norwegen sowie aus Irland und Schottland die Inseln. Auf Island begann die dauerhafte Landnahme 874, als sich etwa 400 sozial gut gestellte norwegische Wikinger, unter ihnen wohl 36 Häuptlinge, mit ihrem jeweiligen Anhang und keltischen Sklaven dort niederließen. Diese frühen Siedler teilten das nutzbare Land unter sich auf, was zu Spannungen führte, weil spätere Ankömmlinge zum Teil auf Landzuweisungen der Häuptlinge angewiesen waren und in eine pächterähnliche Stellung gezwungen wurden. Diese Spannungen wuchsen mit der Zunahme der Bevölkerung. Man schätzt, dass auf Island nach einem Jahrhundert bereits an die 16 000 Menschen lebten. Ab dem Jahr 985 wanderten die ersten Wikinger von Island nach Grönland – und damit auf den nordamerikanischen Kontinent – aus. Die Siedler waren von dem verbannten Häuptling Eiríkur rauði, deutsch Erik der Rote, (um 950–1003) angeworben worden. Auf Grönland, dessen ungefähre Lage bereits seit einer Reihe von Jahren bekannt war, ließen

Foto: L'Encyclopédie Canadienne

L'Anse aux Meadows an der Nordspitze Neufundlands wurde in den 1960er Jahren entdeckt. Es ist inzwischen als UNESCO-Welterbe anerkannt worden. Mehrere Gebäude wurden dort rekonstruiert, unter ihnen ein Langhaus. Die Gebäude waren von den Wikingern als Grassodenhäuser errichtet worden. Bei dieser Bauform werden Gras- oder Torfplaggen für Wände und Dach geschichtet. Manchmal geschieht dies über hölzernen Rahmen. Das Foto der Rekonstruktion zeigt deutlich den Verbund, in dem die Plaggen geschichtet werden, um eine ausreichende Festigkeit zu erzielen. Das Langhaus war das größte Gebäude, es misst 28,8 Meter mal 15,6 Meter. Zu den anderen Gebäuden zählen eine Schmiede, eine Zimmerei und ein Schiffbauplatz. In geringem Umfang wurde Eisen aus Raseneisenstein gewonnen. Es wird geschätzt, dass in L'Anse aux Meadows ständig circa 90 Wikinger und deren Sklaven lebten.

sie sich an der Westküste nieder. Dort entstanden schließlich drei Siedlungen mit Einzelhöfen, einem Nonnen- und einem Mönchskloster, Kirchen und einem Bischofssitz. Während ihrer Blütezeit lebten zwischen 3 000 und 4 000 Menschen in den Siedlungen. Soweit man weiß, pflegten sie eine althergebrachte Lebensweise. Als sich das Klima nach 1200 änderte und die sogenannte kleine Eiszeit begann, gelang es auf Grönland nicht, die Landwirtschaft an die neuen Bedingungen anzupassen. Um das Jahr 1000 wurden von Grönland aus noch weiter westlich Markland und Vinland entdeckt. Mit einer feste Ansiedlung beim heutigen L'Anse aux Meadows auf Neufundland konnten Wikinger dort eine Zeitlang Fuß fassen. Die Expansion der Wikinger hatte ihren westlichsten Punkt erreicht und war damit zum Stillstand gekommen.

Außerhalb der von ihnen erstbesiedelten Gebiete, errichteten die Wikinger skandinavische Orte und Herrschaften auch in eroberten Regionen. In Ostengland traten ab circa 870 dänische Siedler auf, norwegische ab etwa 900 dann im Nordwesten. Auf den Britischen Inseln entstanden unter anderem das Königreich York und das Danelag. Mit der Bezeichnung „Danelag" wurde verdeutlicht, dass hier das sächsische Recht, das *engla lage*, vom jütischen Recht abgelöst worden war. Das Gebiet im Nordosten Englands bestand aus Teilen der zwischen 867 und 874 besiegten angelsächsischen Königreiche Northumbria, East Anglia und Mercia. Im Danelag setzte schnell eine Siedlungstätigkeit ein, in deren Zentrum standen die fünf befestigten Städte Derby, Leicester, Lincoln, Nottingham und Stamford. Schon im Jahr 920 war dieses Gebiet allerdings von einem angelsächsischen Bündnis unter Führung des Königs von Wessex, Edward, zurückerobert worden. Der Krieg gegen die dänischen Wikinger ließ zum einen die Grenzen ihrer Macht deutlich erkennen und war zum anderen ein wichtiger Schritt für die Entstehung eines einheitlichen englischen Königtums.

Unter den weiteren Eroberungen der Wikinger gibt es noch eine bemerkenswerte Ausnahme. Es ist das Herzogtum der Normandie in Frankreich. Nach wiederholten Angriffen anderer Wikinger bot das fränkische Reich dem mächtigen Häuptling Hrolfr das Gebiet nämlich als Lehen an, wenn er dazu bereit sei, die Küste vor weiteren Angriffen zu schützen.

Zwischen den neuen Siedlungsgebieten und Herrschaften einerseits, sowie andererseits Skandinavien, blieben intensive Herrschaftsbeziehungen und Handelsverbindungen bestehen. Trotzdem gingen in allen eroberten Gebieten die skandinavische Oberschicht, ihr Anhang und ihre Sklaven im Lauf der Zeit in der ansässigen Bevölkerung auf. Das war kein einseitiger Prozess, sondern ein kultureller und gesellschaftlicher Austausch. Es steht heute außer Frage, dass die skandinavischen Wikinger immer wieder Fremde in ihre Sozialverbände aufnahmen, die dann ungeachtet ihrer anderen Herkunft Wikinger wurden.

Ein kultureller Einfluss der Wikinger blieb in den Siedlungsgebieten in sehr unterschiedlichem Umfang erhalten. Er zeigte sich in der Gesetzgebung, in Kunst und

Foto: The Kilpeck Church of St Mary and St David / Carol Yarranton-Hall

Der kulturelle Einfluss der Wikinger in England nach der Wikingerzeit ist an der Kirche von Kilpeck in Herfordshire deutlich zu sehen. Die Kirche wurde im 11. Jahrhundert errichtet, sie ist ein Bau des normannischen Englands. Das hier abgebildete Südportal ist jedoch mit Symbolen der skandinavischen Wikinger ausgeführt. Unter anderem sieht man an den Säulen Schlangen und Vögel, einen „Green Man", d.h. ein Gesicht mit Pflanzenornamenten sowie Krieger und im Tympanum den „Baum des Lebens".

Architektur. Besonders auf den Britischen Inseln sind bis heute gut sichtbare Zeugnisse aufspürbar, und eine Vielzahl geographischer Bezeichnungen und Ortsnamen verweist dort noch immer auf die skandinavischen Siedler.

Am Anfang der Wikingerexpansion standen einzelne, relativ kurze Raubzüge unter der Führung einflussreicher lokaler Häuptlinge. Mit der bald einsetzenden Zunahme des Fernhandels und erst recht mit den Neubesiedlungen und der Eroberung von Kolonien änderte sich allmählich die Sozialstruktur in Skandinavien. In den neu entstehenden Seehandelsplätzen konzentrierten sich Handwerk und Handel bald in einem Ausmaß, das die Möglichkeiten eines lokalen Häuptlings übertraf. Bei einer wachsenden ländlichen Bevölkerung wanderten Menschen aus der Region zu, die anderen Clans angehörten, und der zunehmende Binnenhandel erforderte sichere Verbindungen, die ein lokaler Herrscher nicht garantieren konnte. Mit der Entfaltung des Warenverkehrs ging eine Zentralisierung einher, die zunächst zur Etablierung regionaler Könige führte und schließlich in den drei Reichen Dänemark, Norwegen und Schweden mündete.

Die gesellschaftlichen Veränderungen wurden nicht von allen Wikingern gutgeheißen. Es gab unter ihnen immer Bestrebungen, an der traditionellen Lebensweise mit ihrer relativen politischen und rechtlichen Gleichberechtigung freier Landeigentümer festzuhalten. Das schlug sich auch in den neuen Siedlungsgebieten nieder. Die Wikinger siedelten in bereits dicht bewohnten Gebieten Englands und Irlands fast ausschließlich auf „moderne" Weise unter regionaler Herrschaft in geschlossenen Ansiedlungen oder Städten. Es gab dort kaum eine Landnahme für die Errichtung traditioneller Einzelhöfe. In den damals dünner besiedelten Regionen Schottlands und ebenso auf den Shetlands, den Orkneys, auf den Hebriden und auf der Isle of Man sind hingegen viele Reste solcher Höfe entdeckt worden Die Unzufriedenheit über den spürbaren Zentralisierungsprozess in Skandinavien löste im Norden der Britischen Inseln wie auch in Norwegen die Auswanderung auf die Føroyar und nach Island aus. Es waren vor allem lokale Häuptlinge, die das Schwinden ihrer Macht und Bedeutung in den sich neu

herausbildenden Strukturen nicht hinnehmen wollten. Zusammen mit ihren bäuerlichen Anhängern wollten sie auf den neu entdeckten Inseln die alte lokal bestimmte Lebensweise aufrechterhalten.

Die Expansion der Wikinger erreichte ihre Grenzen, als der Bevölkerungsdruck des frühmittelalterlichen Skandinavien nachließ, als die Überlegenheit im Schiffbau mit der Entwicklung neuer Schiffstypen wie der Kogge im Hanseraum aufgezehrt war und als sich – nicht zuletzt als Ergebnis der Expansion selbst – die Zentren des Seehandels allmählich nach Westen verlagerten. Die letzte, schon fast vergessene Siedlung auf Grönland erlosch nach 1400. Ihre Geschichte gibt ebenso wie der Niedergang auf den Britischen Inseln Hinweise darauf, dass das Geflecht der lokalen Herrschaften und der regionalen Kleinkönigreiche mit ihren wechselseitigen wirtschaftlichen und persönlichen Abhängigkeiten eine über weite Teile Europas verteilte Gesellschaft nicht mehr zusammenhalten konnte. Als die hochmittelalterlichen Reiche mit ihren strikten weltlichen und kirchlichen Hierarchien entstanden, endete die Wikingerzeit.

In der nächsten Ausgabe des Club-Magazins folgt der zweite Teil.

In ihm geht es nach dieser allgemeineren Darstellung speziell um den Schiffbau der Wikinger und um die von ihnen bei Hochseereisen benutzten Navigationsverfahren und -instrumente.

Impressum
Club-Magazin des Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Herausgeber: Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Erscheinungsweise: Quartalsweise, viermal im Jahr

Für Mitglieder ist der Bezug des Club-Magazins im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Geschäftsstelle: Neumühlen 21, 22763 Hamburg,
Tel.: 040 74134100
info@kycd.de, www.kycd.de

Bankverbindung: Deutsche Bank AG,
IBAN DE48 2007 0024 0080 0607 00
BIC DEUTDEDBHAM

Vereinsregister: Amtsgericht Hamburg VR 15822

Vertretungsberechtigt:
Bernhard Gierds (Vorsitzender)
Claas Wollschläger (Stellv. Vorsitzender)
Kai Köckeritz (Stellv. Vorsitzender)
Redaktion
V.i.S.d.P.: Bernhard Gierds

Die KYCD-Redaktion recherchiert die Beiträge nach bestem Wissen und Gewissen. Eine Gewähr für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte kann auch auf Grund kurzfristig möglicher Veränderungen durch Dritte nicht übernommen werden. Jegliche Haftung, insbesondere für eventuelle Schäden oder Konsequenzen, die durch die Nutzung der angebotenen Informationen entstehen, sind ausgeschlossen. Gemachte Angaben, technische Beschreibungen, Anleitungen, Checklisten etc. sind vom Nutzer/Anwender im Einzelfall auf ihre Richtigkeit und Gültigkeit zu überprüfen. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung des KYCD e.V. oder der Redaktion wieder. Die Autoren stellen grundsätzlich ihre von der Redaktion unabhängige Meinung dar. Mit Übergabe der Manuskripte und Bilder an die Redaktion erteilt der Autor dem KYCD e.V. das Recht zur Veröffentlichung. Für unaufgefordert eingesandte Manuskripte übernimmt der KYCD e.V. keine Haftung. Die Kürzung von redaktionellen Einsendungen ist ausdrücklich vorbehalten. Reproduktionen des Inhalts ganz oder teilweise sind nur mit schriftlicher Genehmigung des KYCD e.V. erlaubt. Jede Verwertung in Wort und Bild ist ohne schriftliche Zustimmung des KYCD e.V. nicht zulässig. Dies gilt auch für die Vervielfältigung, Übersetzung oder Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen. Die Wiedergabe von Marken- und Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. - auch ohne besondere Kennzeichnung - in diesem Club-Magazin berechtigt nicht zu der Annahme, dass derartige Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften, sie dienen lediglich der Produktdarstellung oder Produkt- und/oder Herstellerbezeichnung.

NEU

XD 220
Ergonomische Passform

SVB®
1989

SEATEC

RETTUNGWESTE XD220

ab 109,95 €

anthrazit
Art. 26630

rot/schwarz
Art. 26631

SCANN' DICH SCHLAU

Entdecken Sie
unsere große Auswahl
an Schlauchbooten !

ISO
9650-2
zertifiziert

SEATEC

RETTUNGSINSELN

ab 799,95 €

Art. 55814

SVB.DE

DIE SEENOTRETTER
DGzRS
Spende und werde ein Teil von uns.
seenotretter.de
OHNE
DEINE
SPENDE
GEHT'S
NICHT
SAR
Einsatzberichte, Fotos, Videos und
Geschichten von der rauen See erleben:
#teamseenotretter
Spendenfinanziert