

Der Propeller

Das Mitgliedermagazin des MOTORYACHTVERBAND BERLIN e.V.

02 / 2021



Willkommen im MVB

Wassersportgemeinschaft Altes Gaswerk e.V.

Angel- und Wassersportfreunde Schöneeweide e.V.

Aus den Vereinen

60 Jahre Motor-Boot-Club Berlin

Tipps & Tricks

Der richtige Propeller für die Yacht

Reisebericht

Auf den Spuren der Spree

Bild: Antje Kuhrmann

Saisonstart 2021 – Brücken & Funk – DMYV-News

Impressum

Angaben gemäß §5 TMG:

MOTORYACHTVERBAND BERLIN e.V.

Am Schlangengraben 9b

13597 Berlin

Im Vereinsregister beim Amtsgericht Berlin-Charlottenburg
unter der Nr. VR 2496 Nz eingetragen.

Vertreten durch:

Winfried Severin, Klaus F. Fronmüller, Dr. Daniel Amkreutz

Tel. 0170-7654305 / E-Mail: der-propeller@mvb-berlin.de

Redaktion (V.i.S.d.P. / §55 Abs.2 RStV):

Winfried Severin, Klaus F. Fronmüller, Dr. Daniel Amkreutz

Gestaltung: *Dr. Daniel Amkreutz, Antje Kuhmann*

Vorwort

Liebe Leser und Leserinnen,

Die Zeit vergeht schnell und heute erscheint schon die zweite Ausgabe des PROPELLER. Und diesmal auch in einer gedruckten Version, welche an die Vereine verteilt wird. Ein weiterer, wichtiger Schritt um die Kommunikation zwischen unserem Verband und den Mitgliedern in den Vereinen zu verbessern. Das konnte durch Einbinden von Werbeanzeigen und Spenden realisiert werden. Daher auch einen großen Dank an unseren ersten Werbepartner und an alle, die dies ermöglicht haben.

Unser Start in diese Saison war ein voller Erfolg. Trotz Corona und den Einschränkungen, die uns auferlegt wurden, konnten wir das Anfahren in beiden Revieren mit großer Beteiligung durchführen. Sogar mit einem neuen Teilnehmerrekord im Dahme-Spree-Revier. Und auch die ersten Wettbewerbe, Spreepokal und Blaues Band von Grünau, konnten stattfinden. Hier möchte ich mich ganz herzlich beim MWSC 1190 e.V. und dem MC Grünau e.V. bedanken. Insbesondere bei den Sportfreunden Lutz Großkopf und Stephan Müller, die zusammen mit ihrer Crew diesen super Auftakt in die sportliche Saison geschaffen haben.

Ich wünsche und hoffe für uns alle, dass es in dieser Saison so weiter geht. Ein wenig Normalität in diesen Zeiten.

Euer Präsident des Motoryachtverbandes

Winfried Severin

Und wir fahren doch Boot !

Ein gelungener Start in die Wassersportsaison 2021



Von Frank Päßler

Das Sportjahr 2021 wollte anfangs nicht so richtig starten. Das nach wie vor seine Schatten verbreitende Thema Corona ließ uns nicht los und bremste an vielen Stellen unsere Bemühungen, die Saison zu gestalten. Aber der Wille etwas zu tun, aktiv zu werden und endlich wieder Boot zu fahren, explodierte sprichwörtlich, als das traditionelle Anfahren des MVB im Havel- und Dahme-Spree-Revier Corona-konform startete. Nach einigen Absprachen mit den neu gewählten Breitensportwarten des MYC-Tegels und des MC-Oberspree, Daniel und Benjamin, ging es ans Werk.

Zunächst im Havelrevier mit einer super Beteiligung von 47 Booten und dann mit aller Kraft im Dahme-Spree Revier mit gigantischen 97 Booten. Begleitet wurde das Anfahren von wohlgesonnenen Grußbotschaften aus der Berliner Politik und der Wasserschutzpolizei, die auf unserer Homepage nachzulesen bzw. nachzuhören sind und für die ich mich im Namen des MVB nochmals ganz herzlich bedanke.

Mit dieser riesigen Menge an Teilnehmern hatte niemand - auch nicht das Präsidium des MVB - gerechnet: Entsprach die Teilnehmerzahl im Havel-Revier noch knapp

der, bei der Wasser- & Schifffahrts Verwaltung angemeldeten Bootsanzahl, so fanden sich im Dahme-Spree-Revier deutlich mehr SportfreundInnen ein. Mit der Beendigung des zweiten Anfahr-Korsos hatte das Sportjahr 2021 offiziell und endlich begonnen.

Leider holte uns mit den Absagen einiger Veranstaltungen (z.B. der Stern von Berlin, Orientierungsfahrt des MYCP) die Pandemie wieder ein und zeigte, dass es äußerst schwierig ist, langfristig zu planen. Niemand kann genau vorhersehen, wie es in ein, zwei, drei Monaten aussehen wird und zeit- und teilweise kostenintensive Vorbereitungen durchzuführen und dann doch absagen zu müssen, ist natürlich unbefriedigend. Hinzu kommt die Tatsache, dass auch mit sinkenden Infektions-Zahlen die bekannten Veranstaltungen Corona-Konform durchgeführt werden müssen, was viel Kreativität und zusätzlichen Aufwand (z.B. durch Digitalisierung) erfordert, um die Gesundheit der Sportfreundinnen und Sportfreunde nicht zu gefährden. Dennoch wollen wir zeigen, dass sich Breitensport & Corona nicht ausschließen müssen und bei einer guten Planung fast alles möglich ist. Um dennoch in dieser Situation etwas Druck von unseren Vereinen zu

nehmen, entschied sich das Präsidium des MVB, die Berliner Meisterschaft 2021 auszusetzen. Da wir aber den Vereinen, die mit viel Energie und Ideenreichtum an die Planungen ihrer Veranstaltungen gegangen waren, die Chance der Durchführung und auch den Sportfreunden die Möglichkeit der Teilnahme geben möchten, werden die Bezirksmeisterschaften gewertet. Wir sind schon sehr gespannt und arbeiten bereits daran, wie die Ergebnisse der einzelnen Veranstaltungen am Jahresende in ein faires Ergebnis umgerechnet werden können. Aber es zeigt sich schon jetzt: Gewinner sind alle, die dabei sind! Zwar war das Wetter in den Maiwochen eher wechselhaft. Regen, Sonne, Sturm - im Mai war es eigentlich wie im April. Dies bremste zwar nicht die Freude derer, die mit den etwas größeren und geschlossenen Booten unterwegs waren, aber die Skipper der kleineren oder offenen Boote fanden weniger Gefallen an dem unbeständigen Wetter. Aber Wassersportler sind ja bekanntlich hart im Nehmen. Natürlich fehlen die Landveranstaltungen, das gemütliche Zusammensitzen, das gemeinsame Bequatschen der Erlebnisse und das Anstoßen auf eine schöne Veranstaltung. Das gehört einfach dazu. Aber wir können uns sicher sein, dass in den kommenden Wochen & Monaten der gemeinsame Sport auch wieder persönlicher und kommunikativer wird. Zum Zeitpunkt dieser Ausgabe fanden neben dem Anfahren bereits zwei Wettbewerbe statt, daher nun ein kurzer Eindruck vom Spreepokal und dem Blauen Band.

Spreepokal 2021

Der erste Verein, der seine Veranstaltung kontaktfrei durchführte, war der MWSC 1190 im Dahme-Spree-Revier. Und was das Team um Lutz Großkopf auf die Beine stellen war beachtlich. Spannung, Spaß und echt knifflige Aufgaben waren in der Wassergalaxie zu lösen. Das Missionsbriefing erfolgte mittels Kurzstreckentransporter (alias Angel) von der Kenterprise am Dämeritzsee und der klingonischen „ghoQ“ (Wildgans) am Werlsee. Spätestens hier galt qar'a' jI-HtaHbogh naDev - Hlja'. Beide Raumgleiter wurden offensichtlich von den einheimi-



Warten auf den „Startschuss „in Eiswerder beim Anfahren 2021 im Havel Revier.



Ein spannender Moment beim Anfahren im Dahme-Spree Revier:

Einfädeln an der Langen Brücke in Köpenick

schen gesichtet und fälschlich als „Zettelboote“ klassifiziert. Nach erfolgreicher Aussonnmission galt es noch den theoretischen Teil (alias Kobayashi-Maru Test) zu meistern. Sicher kann man es nicht jedem Sportfreund recht machen, jedoch habe ich von vielen Sportfreunden ein positives Feedback erhalten. Also Danke an dieser Stelle nochmal an den MWSC 1190 für seine Arbeit.

Blaues Band von Grünau 2021

Kurz vor Redaktionsschluss stand dann noch die nächste Veranstaltung an: Das Blaue Band von Grünau. Eine sehr traditionsreiche Regatta, die es mittlerweile in das 64ste Jahr geschafft hat. Nach der Absage der Veranstaltung im letzten Jahr war das Ziel für diese Jahr ganz klar, „wir machen das, egal wie“. Und so hatte sich der Sportleiter Stephan Müller so einiges einfallen lassen, um der gesetzten Forderung Breitensport &

Corona unter einen Hut zu bekommen, gerecht zu werden. Mit der Hilfe einiger Sportfreunde plante er eine komplett kontaktfreie Veranstaltung und versuchte bei der Gelegenheit andere Kommunikationswege bei der Durchführung.

Und es hat funktioniert. Insgesamt folgten 61 Bootsbesetzungen dem Ruf zum „Blaues Band von Grünau“. Bei fast schon zu gutem Wetter absolvierten die Teilnehmer den „Schilderwald“ und beantworteten alle Fragen. Wie sich nach der Auswertung herausstellte, waren die Aufgaben etwas zu leicht erdacht, denn 25 Teams errangen die maximale Punktzahl von 2790 Punkten. Aber viel wichtiger war, dass die größte Anzahl der Sportler begeistert war und ihrer Freude per Mail, Telefon oder auf Zuruf vom Boot äußerten. Also, wir freuen uns auf ein neues Blaues Band 2022, dann wahrscheinlich etwas anspruchsvoller, aber sicher genau so schön.

Anzeige



**Wenn mal was schieflgeht,
schlagen wir keine
hohen Wellen.**

Sondern regeln's einfach.

**Die ADAC Wassersport-
Versicherung.**

Jetzt beraten lassen und umfangreich
absichern: in Ihren ADAC Geschäftsstellen in
Berlin und Brandenburg, telefonisch unter
030 868 60 (Mo. - Sa.: 8 - 20 Uhr) oder per
E-Mail an service@bbr.adac.de

**10% Rabatt für
ADAC Mitglieder!**

Versicherer:
AIG Europe S.A.

Vermittler:
ADAC Versicherung AG

ADAC



Sicher durch die Innenstadt

Von Klaus F. Fronmüller - Die Berliner Innenstadt vom Wasser aus betrachten? Am Schiffbauerdamm anlegen und in einem der vielen angrenzenden Restaurants et-was essen? Oder einfach nur abwechslungsreich vom Havel- ins Dahme-Spree Revier fahren. Es gibt viele Gründe durch die Spree-Oder-Wasserstraße zu fahren, aber auch einige Gründe, die viele Skipper verunsichern oder abschrecken: Das hohe Verkehrsaufkommen an Personenschiffen und die Funkpflicht: Täglich zwischen 10:30 Uhr bis 19:00 Uhr zwischen der Lessingbrücke und der Mühlendamm Schleuse. Je nach Stimmung der Kapitäne der Fahrgastschiffe, werden nachfolgende Sportboote auch schonmal mit angekündigt. Verlassen darf man sich darauf aber nicht. Es gilt unbedingt UKW Kanal 10 abzu hören und die Durchfahrt anzukündigen. Dazu gehört die Meldung der eigenen Position und Fahrtrichtung. Hilfestellung bietet die nebenstehende Tabelle, auf der alle Brücken incl. km-Angabe und Durchfahrthöhe verzeichnet sind. Die Tabelle ist ebenfalls auf der MVB-Homepage zu finden und kann sehr gut als Ausdruck am Fahrstand genutzt werden.

FUNKPFLICHT AUF DER BERLINER INNENSTADT-SPREE

Fahrtrichtung zu Tal		
Km		Höhe
20,70	Oberbaumbrücke	4,70
19,30	Schillingbrücke	4,82
18,75	Michaelbrücke	4,66
18,33	Jannowitzbrücke	4,10
17,80	Mühlendamm Schleuse UKW 20 Sportbootwartestelle am RU	
17,59	Mühlendammbrücke	5,28
17,30	Rathausbrücke	4,86
17,07	Liebknechtbrücke	4,58
16,83	Friedrichsbrücke	4,89
16,53	Eisenbahnbrücke Museumsinsel	7,30
16,33	(nördliche) Monbijou Brücke	5,45
16,17	Ebertsbrücke	4,91
15,92	Weidendammbrücke	4,60
15,68	Eisenbahnbrücke Friedrichstraße	7,13
15,40	23 Stunden Liegestelle am RU	
15,29	Marschallbrücke	5,11
14,95	Marie-Elisabeth-Lüders Steg	7,08
14,81	Kronprinzenbrücke	6,36
14,42	Gustav-Heinemann Brücke	5,24
14,24	Moltkebrücke	5,01
14,06	Kanzleramtssteg (Kanzlerbrücke)	4,95
13,11	Lutherbrücke	4,60
12,74	Eisenbahnbrücke Bellevue	6,01
12,68	Gerickesteg	4,60
12,48	Moabiter Brücke	4,34
12,01	Lessingbrücke	4,94
11,90	23 Stunden Liegestelle am RU	
11,53	Hansabrücke	5,71
11,18	Wullenwebersteg	5,64
10,28	Gotzkowskybrücke	5,14
9,30	23 Stunden Liegestelle am RU	
9,10	Spreekreuz	
8,88	Röntgenbrücke	5,16
8,70	Siemenssteg	4,85
8,31	Caprivibrücke	4,82
8,20	23 Stunden Liegestelle am LU	
7,87	Schloßbrücke Charlottenburg	4,49
6,86	Eisenbahnbrücke Jungfernheide	5,32
6,10	Charlottenburg Schleuse UKW 82 Sportbootwartestelle am LU	
Km		Höhe
Fahrtrichtung zu Berg		

Funkpflicht:

- Wann? Vom 01.04. bis 31.10. täglich in der Zeit von 10.30 Uhr bis 19.00 Uhr
- Wo? zwischen km 12,01 (Lessingbrücke) und km 17,8 (Schleuse Mühlendamm)
- Wie? UKW-Kanal 10 abhören und vor Brückendurchfahrten kurz ankündigen:
"Sportboot zu Berg/Tal an der XY-Brücke" / F = Funkmeldung besonders wichtig/notwendig
- Sonstiges? Vmx. 10 km/h; nur mit Sportbooführerschein Binnen und für Sportboote ab 5 PS befahrbar (Höhenangaben bei Mittelwasser in der Mitte von Bogenbrücken)

60 Jahre MBC Berlin



Von Oliver v. Zapfe (MBC-Jugendclubleiter)

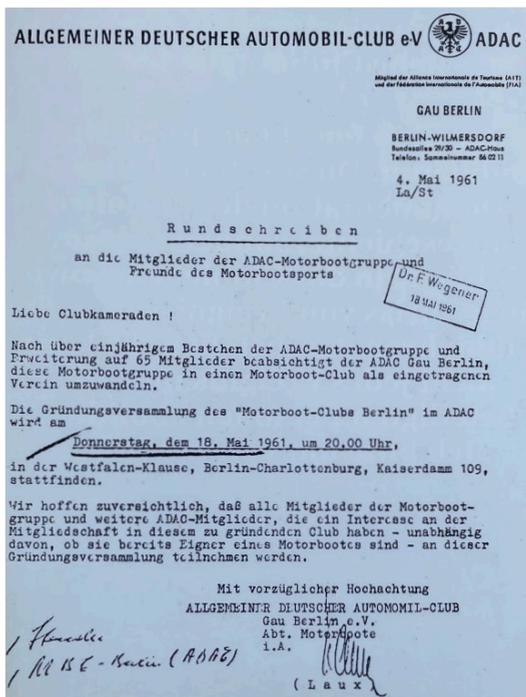
Der Motor-Boot-Club Berlin e.V. feiert am 07.08.2021 ab 15 Uhr sein 60-jähriges Bestehen. Zeit für einen kurzen Rückblick und einen Überblick über die Jubiläumssaison 2021. Der MBC Berlin wurde am 18.05.1961 von 31 Mitgliedern gegründet. 10 Jahre später konnte der MBC ein eigenes Grundstück am Großen Wannsee 50 übernehmen, auf diesem befindet sich auch der Ahoi Segelclub und der Wasserski-Club Berlin. Durch den tatkräftigen Einsatz aller Mitglieder konnte bis 1973 das neue Clubhaus errichtet werden. Die Einweihung erfolgte im Rahmen einer großen Feier. Auch die Mitgliederzahl kann sich sehen lassen. So sind 1973 bereits 178 Mitglieder im noch jungen Verein. Der MBC hat viele Rennsport begeisterte Mitglieder und somit entsteht auf unserem Grundstück das Motorsportzentrum. In den folgenden Jahren richtet der MBC die „6 Std. von Berlin“ und den „Havelpokal MBC“ aus. Der Pokalschrank (Bild rechts) des MBC deutet auf eine erfolgreiche Teilnahme an weiteren Rennveranstaltungen hin. Der MBC bietet seinen Mitgliedern eine Vielzahl von Veranstaltungen. Wir beginnen im Februar mit dem Kegeln, gefolgt vom ersten Höhepunkt der Saison - unserer Anfahrt: mit geschmückten Booten fahren wir über den Wannsee und erfreuen uns am gemeinsamen Hobby. Es folgen weitere, schöne Ver-

anstaltungen wie die Familienboot Regatta und im Juni laden wir ein Kinderheim in den MBC ein und verbringen mit den Mädchen und Jungen unseren Jugenderlebnistag. An vielen Ständen können die Kinder an unterschiedlichen Spielen teilnehmen und gewonnene Chips gegen Spielzeug, Bücher und Kuscheltiere eintauschen. Alle Mitglieder kümmern sich liebevoll um das Wohl der Kinder und versorgen die Kleinen mit Obst, Getränken und Snacks. Diese Veranstaltung wird von der Berliner Wasserschutzpolizei und der Jugendfeuerwehr unterstützt. Vielen Dank allen Helfern. Während der Saison treffen sich die Mitglieder regelmäßig zum Grillen und chillen auf dem MBC Grundstück. Der große Wannsee lädt zum Sonne tanken und Schwimmen ein. Die Jugendlichen des MBC nutzen das neu angeschaffte Clubboot, um sich mit dem



Wassersport vertraut zu machen, dabei vermittelt der Clubjugendleiter Oliver v. Zapfen den sicheren Umgang mit dem Boot. So entsteht eine neue Generation von verantwortungsvollen Bootsführern. Der MBC ist offizieller Stützpunkt vom Motoryachtverband, auf unserem Grundstück werden die theoretischen und praktischen Bootsführerscheinprüfungen abgelegt. Im August findet unsere Lampionfahrt statt, die Mitglieder verlassen mit ihren farbig beleuchteten Booten bei Dämmerung unseren Hafen und fahren in Kiellinie durch den kleinen Wannensee zum Stölpchensee. Dort werden wir bereits von den Anwohnern auf ihren schön geschmückten und beleuchteten Grundstücken erwartet und verbringen gemeinsam eine schöne Zeit. Der Abend endet mit der Auszeichnung der schönsten Grundstücke und Boote. Im Herbst slippen wir die Boote gemeinsam zurück an Land und beenden eine weitere, schöne Saison. Zu guter Letzt freuen wir uns über unsere neue Steganlage. Nach zwei Jahren intensiver Vorbereitung und Planung, ist mit der finanziellen Unterstützung durch das Vereinsinvestitionsprogramm (VIP) der Senatsverwaltung für Inneres und Sport des Landes Berlin und der guten Zusammenarbeit mit allen beteiligten ein lang ersehnter Traum in Erfüllung gegangen. Der Betrieb der Anlage wird durch die neue Wasserbehördliche Genehmigung des Bezirkes Steglitz-Zehlendorf (Umwelt und Naturschutzamt Abt. Gewässeraufsicht) etwas getrübt. Zukünftig dürfen wir in unserem neuen Hafen nicht mehr auf unseren Booten übernachten. Das Anlegen von Gästen an unseren Kopfsteigen ist auch verboten. Wir haben in den letzten Jahren immer gerne Berlinbesucher, die den Wassertourismus genossen, an unseren Liegeplätzen willkommen heißen. Gerne gaben wir ihnen die Möglichkeit, als Stützpunkt der „Gelben Welle“ unsere Anlage zu nutzen und eine tolle Zeit in Berlin zu verbringen. Wir hoffen gemeinsam mit allen Beteiligten eine Lösung zu finden, um das Anlegen von Gastbooten und Übernachtungen im Hafen wieder zu ermöglichen. Die jüngsten Ankündigungen im „Masterplan für die Freizeitschifffahrt“ des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer lassen uns hoffen.

Der MBC Berlin e.V wünscht allen Bootsführern immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel!



Am 4. Mai 1961 wird es offiziell: Die Motorbootgruppe wird zum Motorboot-Club Berlin im ADAC.

Die Jugendarbeit hat beim MBC einen besonderen Stellenwert. Rettungswesten fehlen natürlich nicht.



Lust, am 07. August 2021 mit uns zu feiern? Anmeldungen bitte an:

Organisationsleiter-MBC@Berlin.de

Kontakt zur Jugendgruppe: zapfen@email.de

Willkommen im MVB

Zwei Wassersportvereine treten dem Verband bei



Der MVB begrüßt zwei neue Mitglieder in unserer Gemeinschaft: Die *Wassersportgemeinschaft Altes Gaswerk* und die *Angel- und Wassersportfreunde Schönevide*. Den Anfang der Vorstellung macht die *Wassersportgemeinschaft Altes Gaswerk*, die *Wassersportfreunde Schönevide* folgen in der Ausgabe 03/2021. Eine Vorstellung von:

Hans Walischefski (Vorsitzender, der Wassersportgemeinschaft Altes Gaswerk)

Anfang der 70er Jahr wehte in Berlin der Wind den Wassersportlern steif ins Gesicht. Fahrverbote und Uferkonzeptionen machten vielen Wassersportlern das Fortführen ihres Hobbys in der geteilten Stadt mit ihren eingeschränkten Freizeitmöglichkeiten das Leben schwer. Die knappen und teuren Liegeplätze waren für viele Kameraden unerschwinglich. Zu dieser Zeit drohte das Schicksal auch eine kleine Gruppe von Wassersportlern im Berliner hohen Norden zu ereilen. In Heiligensee, unweit des Dorfes, gab es eine kleine Kolonie am Wasser der Havel. Dort waren Paddler, Kanuten, Jollensegler und Angler zuhause. Wie damals üblich, hatte jeder Garten einen eigenen Steg. Als es dann

hieß, einen Uferwanderweg zu bauen, sollten diese Stege abgerissen werden und somit hätten die Menschen, die mit ihren Händen die Stadt aufgebaut hatten, ein weiteres Teil der wenigen Freiheit verloren, die ihnen noch geblieben war. Man schloss sich also zusammen, um einen Sammelsteg zu bauen. Da alle Wassersportarten vertreten waren - die Angler aber in der Mehrzahl - wurde es eben ein Angelverein. Da sich auf dem Gelände der Vereinsmitglieder früher das Gaswerk Heiligensee befunden hatte, war das Alte Gaswerk der Namensgeber des Vereins. In der Nachbarschaft gab es zudem einen Verein, der sich an der Steganlage beteiligen wollte. Im Jahr 1979 wurde dann zusammen mit dem Verein *Schmöckwitzer Segler* bei km 7,5 für viel Geld eine Steganlage gebaut. An der Rückzahlung der Kredite hatten die Vereinsmitglieder lange zu arbeiten. In den folgenden 25 Jahren entwickelte sich das Vereinsleben. Beide Vereine brachten große und kleine Banansen dem Wasser näher und etwas schlimmes ist nie dabei passiert. Im rechten Moment war immer eine starke Hand zur Stelle, die das kleine Häufchen Unglück aus dem Wasser zog. Ob diese Hand vom

Netz oder von der Schot stark geworden war, spielte keine Rolle. Die anfänglich oft zu spürende Konkurrenz zwischen Anglern und Seglern wich einem freundschaftlichen Miteinander. Das lag sicher auch an dem ein oder anderen Segeltörn mit dem Nachbarn an Bord oder einem leckeren Zander oder geräuchertem Aal in der Kombüse. Die Welt begann sich zu verändern. Zuerst hatten viele Menschen den Fischfang als notwendige Ergänzung ihres Lebensunterhaltes betrieben. In der modernen Welt war kaum noch Zeit dafür. Die zunehmende Unkultur des

Wettkampfes beim eigentlich besinnlichen Fischfang trug ihren Teil dazu bei, dass sich viele Leute wieder auf ihre Ursprünge besinnen. Nachdem es im Jahr 2000 ein entsprechendes Ansinnen an den Vorstand gegeben hat, wurde mit der Hinzunahme weiterer Wassersportsparten der Verein in die Wassersportgemeinschaft Altes Gaswerk umbenannt. Die Frage nach der Organisation in einem Sportverband war schnell gelöst und man entschied sich mehrheitlich für den DSV. Allerdings blieb auch uns nicht die demographische Entwicklung erspart. Die Leute wurden älter und Segeln war nicht mehr ihr Ding. So gut wie jedes Boot hat heutzutage einen Motor und unser Umland lädt ja geradezu zum Wassersport ein. Somit hat heute nur noch ein Boot an unserem Steg einen Mast zum Segel setzen. Der Vorstand wurde 2019 gebeten, mit dem Deutschen Motoryacht Verband (DMYV) Verhandlungen mit dem Ziel der Aufnahme zu führen. Nachdem wir einige Formalien erledigt hatten, wurden wir im Jahr 2021 in den MOTORYACHTVERBAND BERLIN (MVB) und somit auch in den DMYV aufgenommen. Hier finden auch unsere Angler end-

lich wieder eine Heimat, denn der DAV (Deutscher Angler Verband) ist nicht im Landessportbund organisiert. Ab Januar 2022 werden wir dann offizielles Mitglied im MVB und DMYV sein und den DSV ohne Groll verlassen. Als Verein dieser

Größe können wir auch kaum einen größeren Sportbetrieb gewährleisten und verstehen uns auch nicht als Träger des Hochleistungssports.

So widmen wir uns dem Fahrten-sport und neben vielen Törns in das Berliner Umland können wir Reisen bis in die Stockholmer Schärenlandschaft und über alte Kanäle ins polnische Kernland bis

dicht an die Weichsel aufweisen. Unser Ziel bleibt, die Liebe zum Wassersport zu erhalten und interessierte Menschen an die Natur und den Zauber unserer Landschaften heranzuführen. Dem Fahrten-sport gilt unser tatsächlicher Schwerpunkt und der Hoffnung, im christlichen Sinne auch künftig die Seelen junger Menschen zu fischen und dem uralten Drang der Menschen nach dem Entdecken der Seen, Flüsse und Meere nahe zu bringen.



Kontakt zum Verein

**Wassersportgemeinschaft
Altes Gaswerk e.V.**



Postanschrift:

Sandhauser Str. 137-139
13503 Berlin Heiligensee

Internet:

wsg-altes-gaswerk.de

Bei Kilometer 96 verbindet der Neuhauser Speisekanal die Spreeläufe mit dem Oder-Spree-Kanal.

Auf den Spuren der Spree



Eine Hommage an die wunderschöne und idyllische Flusslandschaft zwischen Berlin und der Oder von Antje Kuhmann.

Unsere Tour startet beim MC-Oberspree e.V. in Köpenick, entlang der Dahme, Langer See und Regattastrecke mit Kurs auf den Seddinsee. Eineinhalb Stunden später erreichen wir die Einfahrt in den Oder-Spree-Kanal und nach weiteren zehn Minuten die Schleuse Wernsdorf. Zusammen mit einem polnischen Binnenschiffer schleusen wir zu Berg. Die nächsten dreißig Kilometer schlängelt sich der Kanal durch Brandenburger Nadelwälder. Kurz vor Fürstenwalde befindet sich das Bollwerk, die ehemalige Schleusenanlage Große Tränke mit der Einfahrt in die Alte Spree, die sich von hier nach Erkner schlängelt. Nach weiteren fünf Kilometern fahren wir in die Schleuse Fürstenwalde ein.

Die erste Marina auf dieser Tour ist ein Hafenbecken ungefähr einen Kilometer hinter der Schleuse, nicht besonders einladend, aber ruhig und sicher mitten im Industriegebiet gelegen. Nach der langen Fahrt unternehmen wir einen Stadt-

bummel durch die Altstadt mit Dom, Rathaus, Stadtmauer und Bullenturm. In der Eisenbahnstraße spürt unsere App ein Restaurant mit richtig guter japanischer Küche auf.

Vor der Weiterfahrt am nächsten Morgen füllen wir bei der nahegelegenen Tankstelle noch zwei Kanister mit Diesel und starten dann in Richtung der Schleuse Kersdorf. Die diensthabende Schleusenwärterin meldet uns bei der Schleuse Neuhaus an und weist uns auf die Bauarbeiten am Anlegesteg hin. Das ist Service!

Hinter der Schleuse wird die Landschaft links und rechts neben dem Kanal lebendiger. Der Wald hat sich in einen Mischwald verwandelt und alles wirkt viel grüner. Der Abzweig zum Speisekanal Neuhaus ist kaum erkennbar, ein schmaler Kanal, zwei Kilometer lang, mit dichten Bäumen, deren Ästen wir gelegentlich ausweichen müssen. Keine Menschenseele weit und breit zu sehen, aber dafür ein phänomenales Vogelkonzert. Dank der guten Organisation in der Kersdorfer Schleuse kann unser Boot nach wenigen Minuten in die Schleuse Neuhaus einfahren. Hier geht alles sehr gemütlich zu. Die friesisch anmutende Zugbrücke knarrt beim Heben und Senken und für die ein Meter und dreißig Höhenunterschied warten wir geduldig und nutzen die Zeit für einen Plausch mit dem Schleusenwärter. Dieser erzählt uns von den unzähligen Bibern in diesem Revier.

Das Boot tuckert durch den sehr flachen Wergensee und die Mittlere Spree. Oft



Die Schleuse Neuhaus vermittelt den Eindruck man sei in Ostfriesland. Sie wurde 1892 im Zuge der Erschließung des Oder-Spree-Kanals erbaut. Sie verbindet den Wasserweg vom Kanal zu den Seitenarmen der Spree.





Das „Ältestes Haus“ in Beeskow wurde ca. 1482 erbaut



Die Wasserburg Beeskow von 1272

ist der Flussverlauf nicht mehr zu erkennen, weil unendlich viele zugewachsene Seitenarme links und rechts auftauchen. Dann wieder kann man über die Wiesen und Felder bis tief ins Hinterland schauen. Weit und breit sehen wir keine anderen Boote.

Auf dem Oegelnischer See ist er dann da: Ein ziemlich entspannter und dicker Biber direkt neben uns. Kurz darauf taucht der Turm der Marienkirche von Beeskow in dieser fabelhaften Spree-landschaft auf. Vor der Schleuse Beeskow ist eine Marina. Hier machen wir unser Boot fest und unternehmen einen Spaziergang durch den historischen Ort. Um die Altstadt schlängelt sich die mittelalterliche und fast vollständig erhaltene Stadtmauer und im Ortskern befinden sich das Älteste Haus Beeskows und die Burg. Noch am Abend entscheiden wir nicht weiter zum Schwielochsee zu fahren, obwohl sich die Weiterfahrt lohnen würde. In weiter Zukunft soll eine Rundfahrt zurück über Märkisch Buchholz bis zur Schleuse Prieros geplant sein und somit der Brückenschlag zur Dahme. Das wäre eine tolle Rundfahrt.

Nach einem schönen Abend in der Marina mit Sonnenuntergang hat unser Boot am nächsten Morgen schon wieder Kurs zurück in Richtung Oder-Spree-Kanal eingeschlagen. Plötzlich, wie aus dem Nichts, kommt ein kapitaler Hirsch aus



Der Luckauer Torturm, im Volksmund „Dicker Turm“ genannt



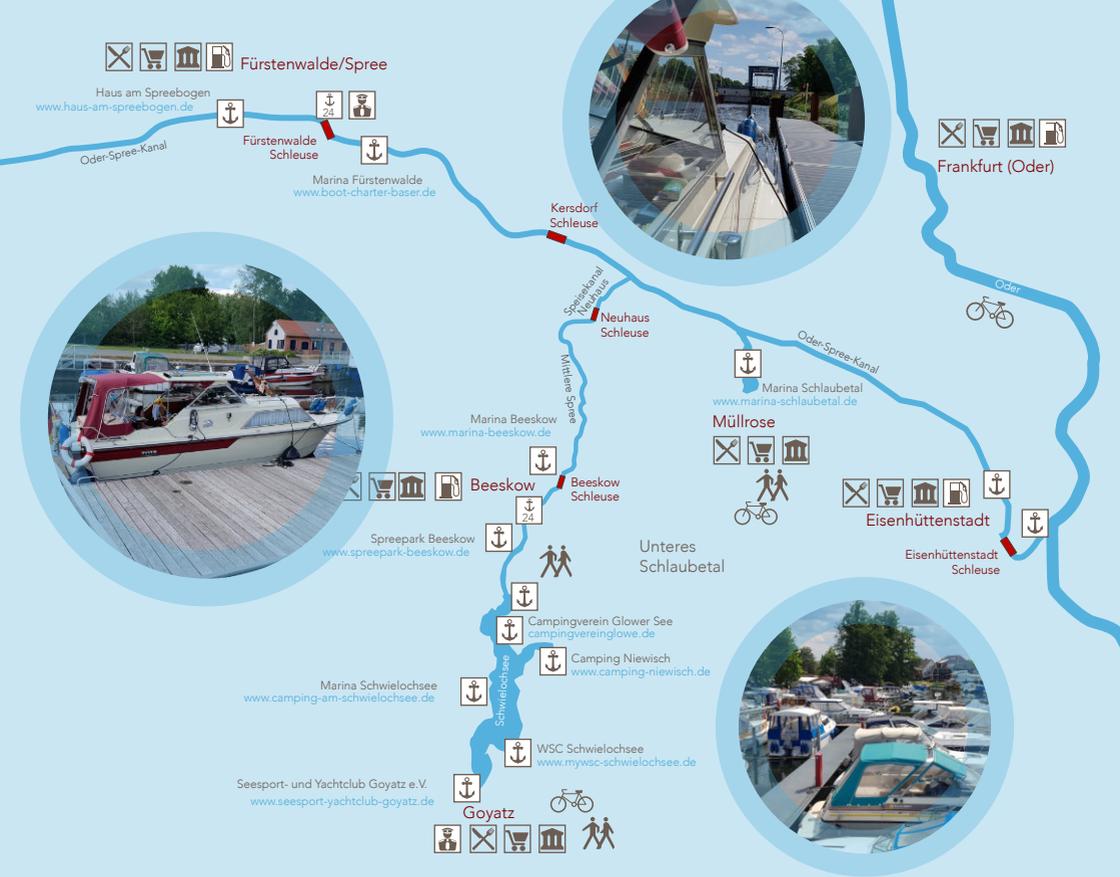
Die Marienkirche von Beeskow. 1511 erhielt der Turm seine Spitze



Kirche Müllrose, 1747 im Rokoko-Stil erbaut

Weitere Informationen

fuerstenwalde-spree.de
beeskow.de
muellrose.de
schlaubetal-naturpark.de



dem Schilfgürtel und schwimmt direkt vor unserem Boot von einem Ufer zum anderen - ein richtig geiler Moment!

Nach ungefähr vier Stunden liegt die Einfahrt zum Kleinen Müllroser See und die Marina Schlaubetal vor uns. Der Erholungsort Müllrose wird auch das Tor zum Schlaubetal genannt und wird neben dem Kleinen Müllroser See auch vom Großen Müllroser See und Katharinen See umgeben. Mit dem Fahrrad erreicht man bequem den beliebten Badestrand am Helenensee. Die Marina Schlaubetal ist groß und bietet für den Notfall auch einen Boots-Service mit Shop. Wer möchte, kann sich hier Kanus ausleihen und über die Schlaube zum Großen Müllroser See paddeln.

Wir genießen nach unseren Wanderungen abends die Ruhe über dem See zur Biberbeobachtung oder wir führen unterhaltsame Gespräche mit interessanten Wasserwanderern in der Marina.

Fazit: Wer fernab von Charters tourismus und überfüllten Schleusen für eine Woche Erholung in der Natur sucht und wen die längere Kanalfahrt nicht abschreckt, der findet hier ein wahres Paradies und lernt die naturbelassene Spree kennen.

Wasserpachten

Der Deutsche Motoryachtverband zeigt sich gemeinsam mit anderen Wassersportverbänden mit dem von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt vorgelegtem Konzept für ein neues, transparentes und faires Kostensystem für die zukünftigen Wasserpachten der Vereine einverstanden. Die 50%-Reduzierung der Wasserpacht für gemeinnützige Vereine bleibt dabei weiterhin bestehen.

Bereits seit mehreren Jahren hatte der Deutsche Motoryachtverband bei der WSV darauf gedrängt, die Kosten der Wasserpachten für die Motorbootvereine zu vereinfachen und gerechter zu gestalten. Die ehemalige Organisation der Wasserstraßenverwaltung in sieben Direktionsbereiche führte schließlich dazu, dass die Wasserpachten in den einzelnen Regionen vollkommen unterschiedlich und oftmals kaum nachvollziehbar gestaffelt waren.

Nicht selten wurden zwei Vereine, nur wenige Kilometer an derselben Bundeswasserstraße auseinander gelegen, mit vollkommen unterschiedlichen Pachtkosten konfrontiert. Diese Intransparenz und Ungleichheit führte bei vielen Mitgliedsvereinen des DMYV für großen Unmut. Die nun festgelegte Neuregelung der Wasserpachten stellt ein bundesweit einheitliches, nachvollziehbares, einfaches und gerechtes Kostensystem dar. Insgesamt gibt es bei zukünftigen Pachtverträgen mit der WSV nur noch fünf Entgeltstufen (2,00€/m²; 1,70€/m²;

1,40€/m²; 1,10€/m² und 0,80€/m²). Diese wurden großräumig, möglichst einer gesamten Bundeswasserstraße, zugeordnet. In der Preisgestaltung wurden dabei objektive Kriterien berücksichtigt, die die Wichtigkeit und Attraktivität der Wasserstraße für die Sportschifffahrt bewerten.

So wirkt sich das geringere Güterverkehrsaufkommen im Nebennetz auch vorteilhaft auf die Sport- und Freizeitschifffahrt aus. Dabei werden insbesondere die Vereine finanziell entlastet, die bisher die höchsten Pachtsätze entrichten mussten. So wurde die Obergrenze von bisher 2,85 € pro m² auf maximal 2,00 € pro m² in der höchsten Stufe fünf abgesenkt. Das führt in vielen Regionen zu Entgeltreduzierungen und in wenigen Regionen zu moderaten Entgelterhöhungen, indem der Entgeltrahmen von 0,26 €/m² auf 0,80 €/m² angehoben wurde.

Ende 2020 wurde das neue System vom Bundesverkehrsministerium genehmigt und trat zum 1. April 2021 bundesweit für alle

Neuverträge in Kraft. Bei bestehenden Verträgen findet die Angleichung der Pachtentgelte zum jeweiligen im Vertrag festgeschriebenen Überprüfungszeitpunkt statt. Somit sind Übergangszeiträume für die Änderung der Pachten vorgesehen.

Die durch die Wassersportverbände gemeinsam herbeigeführte Entscheidung zur Neuregelung der Wasserpachten mit einem Fortbestehen der 50%-Regelung bildet einen wichtigen Schritt, um die gemeinnützigen Vereine zukünftig finanziell zu entlasten. Nachvollziehbarkeit, Fairness und – wo es möglich ist – Kostenkürzungen waren die zentralen Anliegen des DMYV und diese Forderungen konnten erfolgreich durchgesetzt werden.

Quelle: Deutscher Motoryachtverband (DMYV)

Kurzinformationen



Virtuelles Treffen des Arbeitskreises Kirche & Sport

Nach mehrmaliger Verschiebung fand am 18.05.2021 ein virtuelles Treffen mit den Mitgliedern des Arbeitskreis Kirche und Sport statt.

Unser scheidendes Mitglied Hans-Joachim Mittelberger stellte Frank Päßler als Nachfolger vor und bedankte sich für die gute Zusammenarbeit in den vergangenen Jahren.

Die Mitglieder im AK Kirche setzen sich aus Vertretern der Landeskirchen und Mitarbeitern verschiedener Sportverbände zusammen. Für den Motoryachtverband Berlin übernehme ich ab sofort die Vertretung. Wichtigste Aufgabe für den MVB ist die Mitorganisation und Hilfe bei der Durchführung des Ökumenischen Sportschiffer Gottesdienst, der dieses Jahr wieder am 18.09.2021 an der Sakrower Heilands-Kirche, am Jungferensee stattfindet. Wir werden sehen, welche weitere Zusammenarbeit aus Sicht des MVB und der AK Kirche sich noch ergibt. Ich werde zu gegebener Zeit wieder berichten.

Frank Päßler



Exzellente Wasserqualität in Berlin und Deutschlandweit

Die Europäische Umweltagentur hat erneut die Wasserqualität der Flüsse, Seen und Küsten bewertet. Dabei wurden in Berlin die Daten von über 30 Messstellen ausgewertet. Bis auf einmal „Gut“ wurde allen Stellen die Note „Exzellent“ gegeben. Besonders erfreulich ist, dass die Daten der Jahre 2010 bis 2020 ausnahmslos eine kontinuierlich steigende Qualität zeigen. Auch viel befahrene Gewässer (Havel- oder Dahme) sind keine Ausnahme.

Für die Bundesrepublik insgesamt ergibt sich ein ähnliches Bild: Von den über 2200 Messstellen sind 89,9% exzellent. Nur bei 0,5% wurde eine schlechte Wasserqualität gemessen. Die Bundesrepublik nimmt dabei einen Spitzenplatz in der Europäischen Union ein. Nur übertroffen von Österreich (97,7% exzellent) und Dänemark (93,3% exzellent). Die vollständigen Daten können auf der Internetseite der Europäischen Umweltagentur ([https:// eea.europa.eu](https://eea.europa.eu)) eingesehen werden.

Dr. Daniel Amkreutz



Stellungnahme zur Neufassung des Landes Immissionsschutzgesetzes

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hat den Motoryachtverband Berlin e.V. zu einer Stellungnahme zur Neufassung des Landes Immissionsschutzgesetzes aufgefordert.

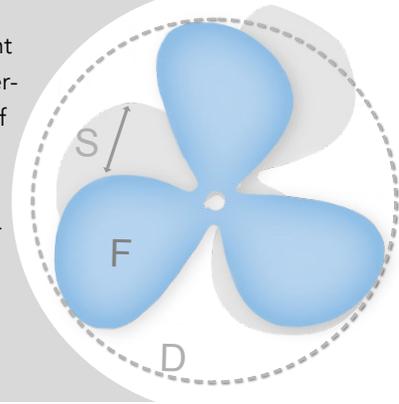
Dieser Bitte ist der MVB natürlich nachgekommen und hat in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Motoryachtverband und Rücksprache mit dem Landes-Sportbund Berlin seine Positionen dargestellt. Wichtigstes Ziel des MVB war es sicherzustellen, dass durch die Neufassung des Berliner -Immissionsschutzgesetzes keine zusätzlichen Einschränkungen für den Motorwassersport zu befürchten sind. Dies wurde uns in einer vorläufigen Rückmeldung per e-Mail von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klima in der Zwischenzeit bestätigt.

Die vollständige Stellungnahme des MVB kann auf der Homepage des Motoryachtverband Berlin e.V. nachgelesen werden.

Dr. Daniel Amkreutz

Der richtige Propeller

Viele Skipper widmen sich mit Liebe und Sorgfalt ihrer Yacht und versuchen, das Letzte aus ihr in Bezug an Schönheit herauszuholen. Weniger bekannt ist, wie sich der Propeller auf das Fahrverhalten und die Manövrierfähigkeit der Yacht auswirkt. Stoppwege, Ruderwirkung in Achterausfahrt und Drehkreisdurchmesser können durch einen falschen Propeller erheblich verschlechtert werden, ganz abgesehen von Auswirkungen auf Geschwindigkeit und letztlich auch den Treibstoffverbrauch.



Von Winfried Severin

Ein richtiger Propeller ist optimal an Schiff und Motor angepasst. Seine Steigung muss so gewählt sein, dass das Schiff bei der durch Motor und Getriebeübersetzung bestimmten Nennwellendrehzahl mindestens mit Rumpfgeschwindigkeit läuft. Der Durchmesser bestimmt in Verbindung mit der Flügelzahl und dem Flächenverhältnis der Flügel, welche Motorleistung der Propeller in Fahrt umsetzen kann. Zu guter Letzt muss er mit seinen Abmessungen unter das Schiff und auf die Propellerwelle passen.

Steigung

Der Weg, den ein Propeller bei einer Umdrehung zurücklegt, wird als Steigung definiert. Sie ist als solche nicht direkt messbar. Der Anstellwinkel der Flügel bestimmt zwar die Steigung, dieser verändert sich jedoch zwischen Flügelwurzel und -spitze, da er an die zwischen Nabe und Spitze zunehmende Umfangsgeschwindigkeit der Flügel angepasst ist. Der Anstellwinkel kann nur mit speziellen Messgeräten bestimmt werden und lässt sich so indirekt

zur Messung der Steigung einsetzen. Die richtige Steigung des Propellers wird durch die zu erwartende Geschwindigkeit des Schiffes festgelegt. Hier geht man zunächst von der Rumpfgeschwindigkeit aus, die bei Verdrängerrümpfen je nach Form des Unterwasserschiffes üblicherweise 2,5 mal der Wurzel aus der Wasserlinienlänge in Metern beträgt. Ist die Propellerwellendrehzahl, die sich aus der Motordrehzahl und der Getriebeübersetzung ergibt, bekannt, kann man die Steigung berechnen: Rumpfgeschwindigkeit durch Umdrehungen gleich Steigung.

Ein Propeller schreitet in Wasser allerdings langsamer fort, als es sein Anstellwinkel vermuten lässt. Der bei einer Umdrehung zurückgelegte Weg wird kürzer. Diese Differenz heißt Schlupf und beträgt je nach Art des Propellers und der Rumpfform etwa 40 Prozent. Ein Beispiel: Rumpfgeschwindigkeit 3,5 Meter je Sekunde (6,8 Knoten) und Propellerwellendrehzahl 20 Umdrehungen je Sekunde (1.200 je Minute) ergeben als Steigung unter Berücksichtigung von 40 Prozent Schlupf etwa 11,3 Zoll. Die Steigung wird ausschließlich durch die Länge des Rumpfes in der Was-

serlinie und die Wellendrehzahl bestimmt. Motorleistung, Verdrängung, Tiefgang und dergleichen spielen hier keine Rolle. Wird die Steigung zu groß gewählt, erreicht das Schiff die Rumpfgeschwindigkeit, bevor der Motor seine Nenndrehzahl und somit seine Nennleistung erreicht hat. Dies ist in der Regel ein beabsichtigter Effekt, der bewirken soll, dass der Motorbetrieb bei Marschfahrt in einem günstigen Verbrauchs- und Drehzahlbereich liegt.

Voraussetzung dafür ist allerdings, dass die Motorleistung etwas höher gewählt wurde, als zum Erreichen der Rumpfgeschwindigkeit eigentlich erforderlich wäre. Ist dies nicht der Fall, erreicht das Schiff nicht diese Geschwindigkeit, da der Motor schon bei geringeren Drehzahlen durch die zu große Steigung überlastet ist. Obendrein wird es schwierig, in Häfen langsam zu fahren. Wird die Steigung zu klein gewählt, dreht der Motor über Nenndrehzahl, jedoch ohne die entsprechende Leistung abzugeben, und die Rumpfgeschwindigkeit wird nicht erreicht.

Durchmesser

Die Berechnung des Durchmessers ist um einiges schwieriger. Er wird von Motorleistung und Wellendrehzahl bestimmt. Der Vortrieb eines Propellers ergibt sich daraus, dass er Wasser nach achtern beschleunigt. Die Menge dieses Wassers wird bei gegebener Motorleistung, Wellendrehzahl und Steigung größtenteils von der Fläche des Propellers bestimmt. Diese sollte idealerweise genau so groß sein, dass der Motor gerade eben noch in der Lage ist, diesen Propeller zu drehen. Auch hier gibt es folglich nur einen einzigen korrekten Wert!

Geht man von dieser erforderlichen Fläche aus, kann man unter Berücksichtigung der Flügelzahl und des Flächenverhältnisses den Durchmesser des Propellers er-

rechnen. Die dazu erforderlichen Rechenschritte sind jedoch zu umfangreich, als dass wir sie hier im einzelnen beschreiben könnten. Je mehr Flügel und damit Fläche ein Propeller hat, desto kleiner kann dessen Durchmesser sein.

Allerdings steigt der Wirkungsgrad eines Propellers mit dem Durchmesser und sinkt mit zunehmender Flügelzahl. Jeder Flügel verursacht Turbulenzen, die die Strömung an dem nachfolgenden Flügel negativ beeinflussen. Daher haben Zweiflügler den höchsten Wirkungsgrad unter den Propellern. Je höher die Wellendrehzahl, desto kleiner wird die erforderliche Fläche und damit der Propellerdurchmesser. Warum geht man dann nicht hin und verwendet hochdrehende Motoren ohne Untersetzung im Wendegetriebe? Dies wäre viel billiger und zum Segeln ohnehin besser, da ein kleiner „Prop“ auch nur einen kleinen Schleppwiderstand hat.

Hier macht die Kavitation einen Strich durch die Rechnung. Propellerflügel funktionieren nach demselben Prinzip wie Tragflächen eines Flugzeugs. Bei der Bewegung des Flügels durch das Wasser wird an der vorderen Flügelfläche Unterdruck und entsprechend an der hinteren Fläche Überdruck erzeugt. Der Propeller mitsamt dem Schiff bewegt sich in Richtung Unterdruck, also nach vorne.

Der Siedepunkt von Wasser hängt aber ganz erheblich vom Umgebungsdruck ab. Je niedriger der Druck, desto niedriger der Siedepunkt. An Propellern mit zu kleiner Fläche ist der Druck so niedrig, dass sich an der Oberfläche der Flügel explosionsartig Wasserdampfblasen bilden, die Partikel aus dem Propeller mitreißen und diesen langsam zerstören. Sie stören die Strömung am Prop so stark, dass die Vortriebswirkung beeinträchtigt wird.

Kavitation macht sich um so mehr bemerkbar, je langsamer der Propeller angeströmt wird. Besonders achteraus kann dies zur Folge haben, dass der Radeffekt stärker als der Vortrieb ist und das Schiff kaum noch manövriert werden kann. Ein kavitierender Propeller verlängert den Stoppweg erheblich und führt oft zur Einleitung einer Drehbewegung während des Aufstoppens.

Die wahren Ursachen für Kavitation liegen meistens woanders. Oft werden Rümpfe mit Motoren und Getrieben ausgestattet, die eher nach ökonomischen als technischen Kriterien ausgewählt wurden. Hohe Wellendrehzahlen sparen gleich an zwei Stellen: Die Wellenanlage einschließlich Lager und Stopfbuchsen kann schwächer dimensioniert werden. Ein 25-Kilowatt-Diesel mit einer Untersetzung im Wendegetriebe von 2:1 kommt mit einem Wellendurchmesser von 25 Millimetern aus, bei einer Untersetzung von 3:1, die technisch sinnvoller wäre, benötigen wir schon eine 30-Millimeter-Welle.

Zweite Spardose: Der Propeller. Hier stehen sich 14 und 18 Zoll gegenüber. Da in den Verkaufsunterlagen meistens nur die Motorleistung erwähnt wird, ergibt die technisch bessere Lösung kein Verkaufsargument, und so wird die billigere Anlage eingebaut. Fehler dieser Art lassen sich nachträglich, wenn überhaupt, nur mit sehr großem Aufwand beheben.

Oft kann man jedoch einen größeren Propeller anbauen, wenn man bereit ist, dafür die Wellendrehzahl und damit die Motorleistung zu reduzieren. Erinnern wir uns: Wird die Drehzahl verringert, muss die Steigung erhöht werden, um auf dieselbe Geschwindigkeit zu kommen. Geringere Drehzahl bedeutet aber auch größere zulässige Fläche mit dem Haken, dass der Motor seine Nenndrehzahl und damit seine Nennleistung nicht mehr erreicht. Ist der Motor leistungsmäßig gut dimensioniert, macht sich das maximal mit einigen

Zehntelknoten, die an der Endgeschwindigkeit fehlen, bemerkbar.

Ist man in der glücklichen Lage, bei der Auslegung des Antriebs ein Wort mitreden zu können, sollte man immer versuchen, die Wellendrehzahl so niedrig wie möglich zu halten. Die Grenze des Machbaren wird in der Regel von der größtmöglichen Untersetzung des Wendegetriebes und dem unter dem Rumpf zur Verfügung stehenden Platz für den Propeller bestimmt. Beides sollte man so weit wie möglich ausnutzen; späteres Fluchen hilft wenig!

Das grundlegende Ergebnis unserer bisherigen Überlegungen widerspricht einer der grundlegenden Anforderungen, die geschwindigkeitsbewusste Segler an den Propeller stellen: ein möglichst geringer Schleppwiderstand. Dieser nimmt mit dem Quadrat der Propellerfläche zu, was nichts anderes bedeutet, als dass ein Propeller, der für die Motorfahrt optimal, sprich groß, ist, Segeln nur mit angezogener Handbremse zulässt.

Propellerdaten

Die Eigenschaften von Propellern werden durch eine ganze Reihe von Daten festgelegt. Die Propellerleistung wird im Wesentlichen von folgenden Faktoren bestimmt: Durchmesser D , Flügelfläche F und Steigung S . Der Durchmesser wird über die Flügelspitzen gemessen, bei ungeraden Flügelzahlen wird von der Nabenmitte zur Flügelspitze gemessen und das Ergebnis mit zwei multipliziert.

Die Flügelfläche ist zwar für die Propellerleistung entscheidend, sie wird jedoch selten als absolutes Maß angegeben, sondern meistens als Prozentwert, der sich aus dem Verhältnis der Flügelfläche F zu der theoretischen Kreisfläche des Propellers A ergibt. Die Steigung S kann ohne spezielle Vorrichtungen nicht direkt gemessen werden. Sie ist der Weg, den der

Propeller bei einer Umdrehung durch ein festes Medium zurücklegen würde.

Der Propeller muss auf die Propellerwelle passen. Dies wird durch die Maße der Nabe festgelegt: W ist vorgegeben durch den Wellendurchmesser, K ist der Konus,

der meistens 1:10, 1:13 oder 1:20 beträgt. Die Länge der Nabe L ist mehr oder weniger durch Wellendurchmesser und Konus vorgegeben. Die Maße B und T der Passfedernut müssen denen der Propellerwelle entsprechen.

Hilfestellung bei der Problemdiagnose

Problem	Mögliche Ursache
Der Motor erreicht seine Nenndrehzahl nicht und raucht schwarz.	Ist der Motor in Ordnung, kann die Ursache ein Propeller mit zu großer Steigung oder zu großem Durchmesser sein. Motorleistungs- und Propellerkurve schneiden sich unterhalb der Nenndrehzahl.
Der Motor überschreitet bei eingekuppeltem Propeller und Vollgasstellung seine Nenndrehzahl um mehrere hundert Umdrehungen.	Steigung und/oder Fläche sind zu klein. Der Motor ist unterfordert. Motorleistungs- und Propellerkurve schneiden sich oberhalb der Nenndrehzahl.
Schiff erreicht bei Nenndrehzahl nicht die erwartete Geschwindigkeit.	Ist das Unterwasserschiff halbwegs frei von Bewuchs, kann dies auf eine zu geringe Steigung zurückzuführen sein. Der Durchmesser ist in diesem Fall korrekt oder zu groß.
Stoppweg zu lang, schlechte Beschleunigung.	Minstdurchmesser unterschritten, Kavitation am Propeller.
Schlechte Manövrierbarkeit, Ruderwirkung in Achterausfahrt schlecht bis nicht vorhanden.	Kavitation aufgrund zu geringer Propellerfläche oder Durchmesser zu klein.
Starke Vibrationen	Können infolge von Kavitation aufgrund zu geringen Durchmessers auftreten. Zweite Möglichkeit: Der Abstand zu Rumpf, Ruder oder Lagerbock ist zu klein.

Ja, es ging endlich wieder los



Von Dirk Wagner, Landesjugendleiter im MVB

Nach nun fast 1,5 Jahre Corona bedingtem Ausstand konnte die Berliner Motorbootjugend (BMJ) die Saison 2021 mit einer „Aufwärmphase“ vor den Sommerferien beginnen. Auch wenn der 2. Wertungslauf zur Berliner Meisterschaft (geplant war dieser dieses Jahr für das Wochenende vom 26.06 - 27.06.2021) Corona bedingt abgesagt werden musste, sind wir aufgrund der aktuellen Entwicklungen sehr zuversichtlich, dass das Trainingslager (vom 31.07 - 04.08.2021, im Wassersportheim Gatow) in diesem Jahr stattfindet. Dies ist jedes Jahr ein großes Berliner Event der Berliner Motorbootjugend und eine recht intensive und lernreiche Zeit für jeden in der BMJ und auch darüber hinaus, denn auch in diesem Jahr wurden wieder die Motorbootjugenden aus anderen Bundesländern eingeladen.

Das erfreuliche ist, dass die BMJ weiteren Zuwachs erhält. Die Mitgliedsvereine Motor Boot Club – Berlin e.V. (MBC) und der Motoryacht Club Tegel e.V., beides Vereine mit einer langen und erfolgreichen Jugendarbeit in den letzten Jahren im MVB, wollen sich der BMJ in diesem Jahr anschließen. Darüber freut sich die BMJ und

natürlich der MVB selbst und wünscht den beiden Vereinen alles erdenklich Gute und ein herzliches Willkommen zurück in der BMJ. Wir hoffen, dass durch diese beiden Vereine weitere Vereine im MVB Interesse bekommen und eine eigene Jugendabteilung aufbauen und die Jugend an den organisierten Motorbootsport heranführen. Wir stehen euch dabei mit Rat und Tat gern zur Seite.

Das Training geht in den Sommerferien im Standort vom MC Grünau montags und dienstags weiter. Dort wird die BMJ durchtrainieren und sich auf die Berliner Meisterschaft in der Klasse MS11 – geplant am 07.08-08.08.2021 und auf den 3. Lauf zur Berliner Meisterschaft im Motorbootsslalom (der 1. Wertungslauf in der Saison 2021) vorbereiten.

Wir wünschen allen Wassersportlern einen sonnigen und erholsamen Sommer 2021 und würden uns über euren Besuch zu einem der Wertungsläufe zur Berliner Meisterschaft freuen.

Mit sportlichen Grüßen und bleibt alle gesund.

Das Mitgliedermagazin des MOTORYACHTVERBAND BERLIN e.V. erscheint 3x pro Jahr jeweils im Februar, Juni und Oktober. Die nächste Ausgabe wird voraussichtlich am

25. Oktober 2021 erscheinen.

Als Mitgliedermagazin lebt der Propeller von eurer Unterstützung und Hilfe. Es gibt viele Möglichkeiten, wir ihr euch einbringen könnt:

Themenvorschläge nehmen wir jederzeit per eMail an der-propeller@mvb-berlin.de entgegen. Habt ihr schon einen eigenen Artikel oder Reisebericht im Kopf oder schon fertig? Dann könnt ihr diesen direkt über den neuen Servicebereich einschicken. Bitte nutzt diese Möglichkeit statt einer direkten eMail, da es uns die Sortierung und Bearbeitung deutlich erleichtert.

Feedback - egal welcher Art, ist jederzeit willkommen. Auch Leserbriefe veröffentlichen wir sehr gerne. Schickt dazu einfach eine eMail an die oben genannte Adresse.

Bis zur nächsten Ausgabe, habt weiterhin eine gesunde Saison 2021!

Euer Präsidium des MOTORYACHTVERBAND BERLIN e.V.

Anzeige

DIE NACHWUCHSPROGRAMME » DES ADAC BERLIN-BRANDENBURG



INFORMIERE DICH JETZT!



© HB-Werbung und Verlag GmbH & Co. KG ·
www.hb-werbung.de · www.top-speed.info
Fotos: ADAC BBR, ADAC Sachsen, Teichmann,
Vivian J. Rheinheimer

Alle Infos unter

motorsport-bbr.de

ADAC

Propeller-Quiz



Unser aktuelles Rätsel dreht sich um die korrekte Flaggenführung. Immer wieder ein heiß diskutiertes Thema. Wer die Lösung dazu kennt, kann diese gerne per Email an

der-propeller@mvb-berlin.de

senden und nimmt an der Verlosung einer kleinen Überraschung teil. Die richtige Antwort und auch die/der Gewinner/in, werden in der nächsten Ausgabe veröffentlicht.

Frage 1: Motorbootfahrer Volker ist großer Fan von Hertha BSC. Deshalb möchte er am Flaggenstock am Heck seines Verdrängers die Hertha-Flagge setzen und damit auf der Havel cruisen. Ist das Binnen erlaubt?

- Antwort a: Natürlich, nur eine FC Bayern Flagge darf in Berlin nicht gefahren werden
- Antwort b: Kann doch jeder machen, wie er möchte!
- Antwort c: Binnen darf am Heck gar keine Flagge geführt werden
- Antwort d: Es darf am Heck nur die Bundesflagge oder gar keine Flagge geführt werden

Frage 2: Als Berliner möchte Volker auch die Berliner Stadtflagge mit dem Bären an Bord setzen. Wo ist dafür nach Flaggenrechtsgesetz (FLRG) und maritimer Tradition der richtige Platz?

- Antwort a: am Bug als Gösch
- Antwort b: am höchsten Punkt des Boots (z.B. Flaggenmast)
- Antwort c: am Flaggenstock am Heck
- Antwort d: ist grundsätzlich nicht erlaubt

Viel Spaß beim Beantworten!

Der Gewinner des letzten Rätsels: *Lutz Großkopf - MWSC1190* - herzlichen Glückwunsch und vielen Dank an alle TeilnehmerInnen! Die richtigen Antworten waren: Frage 1 - b, Frage 2 - a