

Der Weysser Bulle



Mitteilungsblatt für die Mitglieder der Segelkameradschaft Ost e. V
Jahrgang 71

November 2020



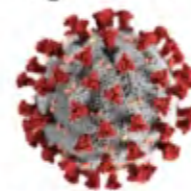


INHALT

| | |
|--|----------|
| • Vendee Globe | Seite 4 |
| • eigentlich selbstverständlich | Seite 5 |
| • Es muss spritzen | Seite 6 |
| • Unaufgeregt, still und leise | Seite 8 |
| • Otterndorfer Drachenfest 2020 - Impressionen | Seite 9 |
| • Birkholm | Seite 10 |
| • Unterhalten sich 2 Zugmaschinen | Seite 13 |
| • In 5. Generation | Seite 14 |
| • Navigation ist die "Steueremannskunst zu Wasser" | Seite 16 |
| • Bikebrennen 2020 - Impressionen | Seite 20 |
| • Ick heff mol..... | Seite 22 |
| • Fake News | Seite 26 |
| • Die denkwürdige Reise einer unbescholtenen Dame | Seite 28 |
| • Grünkohl satt | Seite 36 |
| • Back Home | Seite 38 |

Was für eine Segelsaison 2020 !?

Nach Grünkohlessen und Biikebrennen freuten sich alle SKOten auf die neue Segelsaison und dann das!



Ein Virus namens "Corona" der die Welt veränderte.

Wir konnten unsere Schiffe nicht zu Wasser lassen, ja nicht mal putzen und streicheln war erlaubt.

Eine schwere Zeit brach herein, auch für den Vorstand. Täglich gab es neue Anweisungen was erlaubt und was verboten wurde. Wir haben uns sehr bemüht alle Vorschriften einzuhalten ohne dabei unseren Segelsport aus den Augen zu verlieren. Nicht alles ist geglückt, aber schlussendlich konnten wir diesen Sommer doch segeln.

Schauen wir mal, was wir so an Berichten einsammeln konnten.

Viel Spaß beim Schmökern und bleibt gesund

SY Fortune
SK Jochen Meister



Fuhrpark auf Birkholm

Vendee Globe 2020

Mit dieser Rennmaschine will der Deutsche Hochseesegler Boris Herrmann in

80 Tagen um die Welt.

Rund 40.000 Kilometer lang ist die härteste Segelregatta der Welt. Der Kurs um die Erde führt die Hochsee-Segler am Kap der Guten Hoffnung (Südafrika), an Kap Leeuwin (Australien) und an Kap Hoorn (Chile) vorbei wieder zurück nach Les Sables-d'Olonne in Frankreich.

Wir wünschen Boris Herrmann mit seiner SY Malizia viel Erfolg.



Eigentlich selbstverständlich...



Gruß vom Vorstand

...dass man als Mitglied eines Segelvereins seine Vereinszugehörigkeit mittels Vereinsstander unter der Saling zeigt.

Diese Selbstverständlichkeit scheint bei einigen SKOern nicht mehr angesagt zu sein.

Man sollte mal in die an unserer Satzung angehängten Hallenordnung schauen – dort steht unter

§ 1.2 Liegerechte in der Halle:

„Boote, die in der Halle liegen müssen im Yachtregister der SKO eingetragen sein und **unter** dem Stander der SKO segeln / fahren.“

Das heißt im Umkehrschluss, SKO Schiffe, die nicht mit unserem Stander fahren, haben auch kein Liegerecht in unserer Halle!

Dieser Hinweis erscheint notwendig, weil sich scheinbar nicht alle Mitglieder über diese möglichen Konsequenzen im klaren sind.

Für die meisten Mitglieder ist das nicht fahren des Standers unverständlich und nicht nachvollziehbar.

Kein Stander unter der Saling, aber die Vorteile unserer kompletten Clubanlage nutzen und zusätzlich noch erheblich finanziell von unserem Status der Gemeinnützigkeit profitieren.

Flaggenführung

Viele Segler fahren die Flaggenführung am Mast leicht modifiziert von den allgemeinen Empfehlungen, so wie sie es möchten und auch dürfen.



Vereinsstander

SKO
GKSS

Flaggen

SW Nationale
Hamburg
HYG Wedel

Entsprechend vereinfacht nach dem Motto:

Billig liegen und mit dem Verein nix am Hut !!!

Vielleicht ist das ja alles nur ein Missverständnis, mal sehen...

Mitsegler*Innen gesucht

Es muss spritzen!

*von Heiko Wehde
unser neues Mitglied*



Durch seine Breite ist der Nacra Inter 20 im Vergleich mit anderen Jollen sehr formstabil und insofern wenig kenteraffin. Interessant wird das Segeln daher erst, wenn man ein labiles Gleichgewicht erzeugt und den Luvschwimmer aus dem Wasser hebt. Das erzeugt bzgl. der Kenterwahrscheinlichkeit dann wieder Einrumpffeeeling und die Chance auf deutlich darüber hinausgehende Geschwindigkeit und ... Spritzwasser!

Dies gelingt durch die große Segelfläche, mehr als die meisten Einrumpffjollen tragen können, nämlich über 20 qm am Wind plus 25 qm Gennaker bei halbem oder raumschots Wind, und die guten Trimmöglichkeiten mit dem Doppeltrapez. Dann macht es richtig Spaß! Im Vergleich mit anderen Jollencatamaranen hat er große Rümpfe und damit ein geringes Risiko zu unterschneiden, außerdem genügend Auftrieb, um zu zweit damit zu segeln, ohne zu tief einzutauchen.

Ich bin neu im Verein und immer auf der Suche nach MitseglerInnen. Mir macht das Segeln zu zweit wesentlich mehr Spaß als allein, deshalb bin ich bereits vor vielen Jahren vom Hobie fx-one, auch ein 2-Personen-Cat, allerdings gebaut für ein Crewgewicht von maximal 120 kg, die ich mit Ausrüstung nicht ganz, aber fast allein auf die Schwimmer bringe, auf den Nacra Inter 20 umgestiegen.

Zu zweit segeln ist ein schönes Gemeinschaftserlebnis: Koordination, Erfahrungsaustausch, gemeinsame Freude am Erleben und an der Kontrolle der Elemente und des Bootes und erhöhtes Sicherheitsgefühl, selbst wenn der oder die Zweite über wenige oder gar keine Erfahrungen verfügt. Kentern passiert, wenn man auf eine Bö falsch oder zu spät reagiert, es gehört zum Jollensegeln dazu, aber aufgrund meiner langjährigen Erfahrung passiert es mir mittlerweile extrem selten. Und es ist kein Problem, wenn man weiß, wie das Boot souverän innerhalb kürzester Zeit wieder aufgerichtet und manövrierfähig ist.

Vor zwei Jahren habe ich das Revier gewechselt. Meine Freundin lebt in Stade. Ich komme von der wunderschönen Flensburger Förde, und ich arbeite als Mobilkranfahrer in Hamburg-Wilhelmsburg, nachdem ich über 20 Jahre lang als Krankenhausarzt aktiv war, noch einmal studiert habe und zur See gefahren bin.

In Flensburg liegt mein anderes Boot, eine Archambault Grand Surprise, mit der ich meiner Heimat treu bleibe.



Die Elbe hat ihre speziellen Reize: während der Segelsaison kommt sie landschaftlich sehr nah an die Flensburger Förde heran. Die schönen Ufer im Abendlicht sind ein ganz besonderer Reiz. Die Berufsschiffahrt lässt sich als störend oder gar gefährlich empfinden, aber sie hat auch etwas Weltzugewandtes: Hamburg, die Metropole mit dem Tor zur Welt. Den „Dampfern“ mit gebührendem Abstand zu begegnen hat vor diesem Hintergrund etwas Großartiges.

Seit dem diesjährigen ja leider arg verspätetem Saisonstart wassere ich meinen Nacra am Rüschanal. Er liegt auf einem einachsigen Slipwagen auf dem Gelände der SKO. Auf- und abgeriggt wird er unter recht anspruchsvollen Verhältnissen am Ende der Slipbahn, wobei dies möglichst nicht bei Niedrigwasser passieren sollte, sonst versinkt man im Modder. Und der Modder ist dann immer und überall.

Bei den überwiegenden Westwindlagen geht's dann kreuzend der untergehenden Sonne entgegen, eine gute Gelegenheit, die Trapez trockenübungen an Land, soweit noch keine Erfahrung damit besteht, in die Praxis umzusetzen. Hier kommt einem die gute Formstabilität durch die Breite des Bootes und meine Erfahrung zugute, mit der ich anfängliche Unsicherheiten und Fehlern begegnen und diese kompensieren kann. Auf dem Rückweg segeln wir dann möglichst einrumpfig mit dem Gennaker.

Fliegen ist nichts dagegen!

Ich habe als Sechzehnjähriger mit dem Jollensegeln angefangen, Trapez- und Spinnakererfahrungen schon früh auf Javelin und 505-er gesammelt und bin seit ca 15 Jahren begeisterter Catsegler. Daneben habe ich viel Kielbooterfahrung gesammelt. Jollen- und Catsegeln ist aber weiterhin mein Favorit, denn es ist so unmittelbar und es hält jung: gefühlt bin ich 45, nominell erstaunlicherweise aber bereits 60 Jahre alt.

Meine Segelerfahrung gebe ich gerne weiter, als Ausbilder im Verein, beim DHH (Deutscher Hochseesportverband Hansa) in Glücksburg, wo ich seit Jahrem immer wieder im Einsatz bin, und privat auf meinen Booten.



Es muss spritzen....:

wer sich vorstellen kann, an dieser faszinierenden Dynamik teilzuhaben, sei es als AnfängerIn oder als Erfahrener, sei es versuchsweise oder dauerhaft, ist herzlich eingeladen, Kontakt zu mir aufzunehmen und die Elbe auf dem Cat zu erleben. Ich bin erreichbar unter 0173 9239714 (Telefon, SMS, Whatsapp) oder unter hwehde@gmx.net.

Zunächst einmal wünsche ich allen eine gemütliche Nachsaison. Aber nicht vergessen: nach der Saison ist vor der Saison!

Unaufgeregt, still und leise ...



...und doch mit aller Macht erkämpft sich die Natur ihren Platz zurück.

Ohne Abstimmungen, Einwände und Proteste wächst das Grünzeug so rabiät, dass ein Slippen ohne Gefahr nicht mehr möglich ist.

Turnusmässig schlagen sich die Anrainer des Vorhafens in Finkenwerder eine Schneise in den nachwachsenden Laubwald und die Dornengehölze.

Aus Gründen der Sicherheit muss Platz sein, um bei Gefahrensituationen am Slip schnell mal einen Schritt zur Seite machen zu können.

Wieviel Grün in 2 Jahren gewachsen ist sieht man auf den Vor- und Nachher Bildern. Jedenfalls wurde ein großer Berg vor dem Clubhaus des SKT aufgetürmt.

Benötigt wurde Manpower von 5 SKOten sowie diverser motorgetriebenen Geräte.

Einen Dank an die SKO-Grünzeugtruppe.



Ottern dorfer Drachen fest 2020



Aus der Serie : mein Lieblingshafen oder der lange Weg nach

Birkholm

Dänische Südsee

von Peter Pauls



Viele Male an dem Hafen der kleinen Insel vorbeigesegelt und gedacht:

Da könnte man auch mal reinfahren.

Vom Boot aus die Leute am Strand sitzen und baden sehen, Kinder spielen am Wasser, dort zu liegen wünscht man sich. Aber viele Masten ragen hinter der Mole in den Himmel, da war der Willen gleich wieder gebrochen. Wahrscheinlich bestimmt ganz voll, also nächstes Jahr mal wieder versuchen.

Das ging fast 40 Jahre so. In diesem Jahr haben wir es uns spontan vorgenommen. Wir verließen morgens ziemlich früh mit dem „Widder“ den Hafen der Insel Drejø und nach einer knappen Stunde hatten wir die Einfahrt

erreicht, von der roten Tonne im Mörkedyp steuern wir 20 Grad zwischen die Pricken in den kleinen Hafen, der gut gefüllt ist.

In einer hinteren Ecke ist noch ein freier Boxenplatz, den haben wir sicher!

Strom gibt es und ein super W-Lan-Empfang. Wenn Wasser benötigt wird, vorher volltanken, sonst im 300 mtr. entfernten Forsamlingshus per Kanister ranschleppen. Daneben ist auch das Duschhaus, klein und fein, für eine Person.

Im Haus gibt es jeden Tag frisches Brot und Kuchen, Eis und Kleinigkeiten zu zivilen Preisen. Bezahlt wird in bar in eine Plastikdose, Wechselgeld steht bereit. Sollte länger dort verweilt werden und der Proviant wird knapp,

kann man mit dem Postboot, welches an den Werktagen 2 x nach Marstal fährt, einkaufen.

Das Postboot hat eine Anlegestelle an der man kurzzeitig festmachen kann, um sich einen besseren Liegeplatz zu suchen.

Apropos Geld:

Hafengeld bezahlt man unkompliziert in bar. In einen Briefumschlag gesteckt und dann in den Kasten beim Hafenhause. Kostet 100 Dkr für jedes Boot pro Tag. Bleibt man länger oder kommt mehrmals, gibt es eine Jahreskarte, die 700 Dkr.kostet.

Zur Insel:

Klein, flach und unscheinbar. Zweitkleinste bewohnte dänische Insel mit 5 festen Bewohnern. Es gibt aber 22 Häuser. Diese werden als Sommerhäuser von Dänen aus der Metropole Svendborg oder als vermietete Ferienhäuser genutzt. Im Dorfteich schlängeln sich Ringelnattern und versuchen die vielen hundert kleinen Frösche zu verspeisen, aber sie schaffen es nicht.



Die Insel ist ca. 1 Km² groß und hebt sich nur 1,90m über den Meeresspiegel. Ein Deich schützt die umliegenden Weiden und ein zweiter, etwas höherer, ist um das Dorf gebaut.

Der Hafen ist befahrbar bis 2 mtr. Tiefgang, dass starke Windrichtungen den Wasserstand ändern, ist jedem klar. Die Sanitärgebäude am Hafen werden nur mit Salzwasser versorgt. In einem anderen kleinen Unterstand ist eine Küche mit Abwaschmöglichkeit untergebracht.

Der Hafen und die Insel ist von den umliegenden Einheimischen auch sehr beliebt, deshalb gibt es einige „Stammlieger“. Bei gefülltem Hafen passen wohl 25 Boote dort hinein, es ist aber meist ruhig und friedlich. An der Mole in Richtung Süden kann man sitzen und an einem Tischchen sein Bier oder kühlen Wein abstellen und die vorbeifahrenden Boote beobachten, die von oder nach Marstal und Svendborg fahren. Oft gleicht das Mörkedyp einer Autobahn. Es scheint, alle haben es fürchterlich eilig, da ist die Erholung schon wieder weg.

Die Beboer (Einwohner) treffen sich bei schönem Wetter abends am Hafen und fahren mit Traktoren und Quad's bis an den Strand, kochen Suppe oder grillen und fühlen sich wohl auf der kleinen Insel. Bei schönem Wetter kann man und frau dort gut abschalten und relaxen, es müssen nicht immer Meilen gemacht werden.



Wird man gefragt wo wart ihr denn und antwortet:

"unter anderem auf Birkholm ! "

hört man sehr oft:

"ach ja , da wollten wir auch mal hin."

50 mtr. vom Liegeplatz ein schöner Badestrand, tolle Sonnenuntergänge und Mondaufgänge, wenig störende Lichter lassen den Himmel toll beobachten, Sterne und Sternschnuppen incl. Man sieht bei der untergehenden Sonne die Fähren nach und von Aerosköbing und Svendborg am Horizont lautlos dahin ziehen, eine tolle Abendstimmung.

Wir fahren wieder dahin !



Aufnahmeprotokoll aus dem Schuppen... Unterhalten sich 2 Zugmaschinen



sagt der Grosse zu dem Kleinen:

"hallo Kleiner, hattest du nicht sonst ein blaues Outfit oder haben sie dir einen unanständigen Witz erzählt ?

Der Kleine:

"ich bin ich schon 62 jahre alt. Da wird man nicht mehr rot. Ausserdem was du kannst, kann ich schon lange."

Der Grosse

"da bist du ja bald am Ende deiner Schaffenszeit, ich dagegen bin viel jünger und stärker, ich bin erst 1988 zusammengeschraubt worden und habe 120 PS, fünf mal soviel wie du !!!"

Der Kleine:

"ich weiss garnicht, warum du dich so aufspielst wenn du mein Alter erreicht hast bist du wahrscheinlich schon durch den Hochofen geflossen und wirst als Flacheisen ausgewalzt."

Der Grosse:

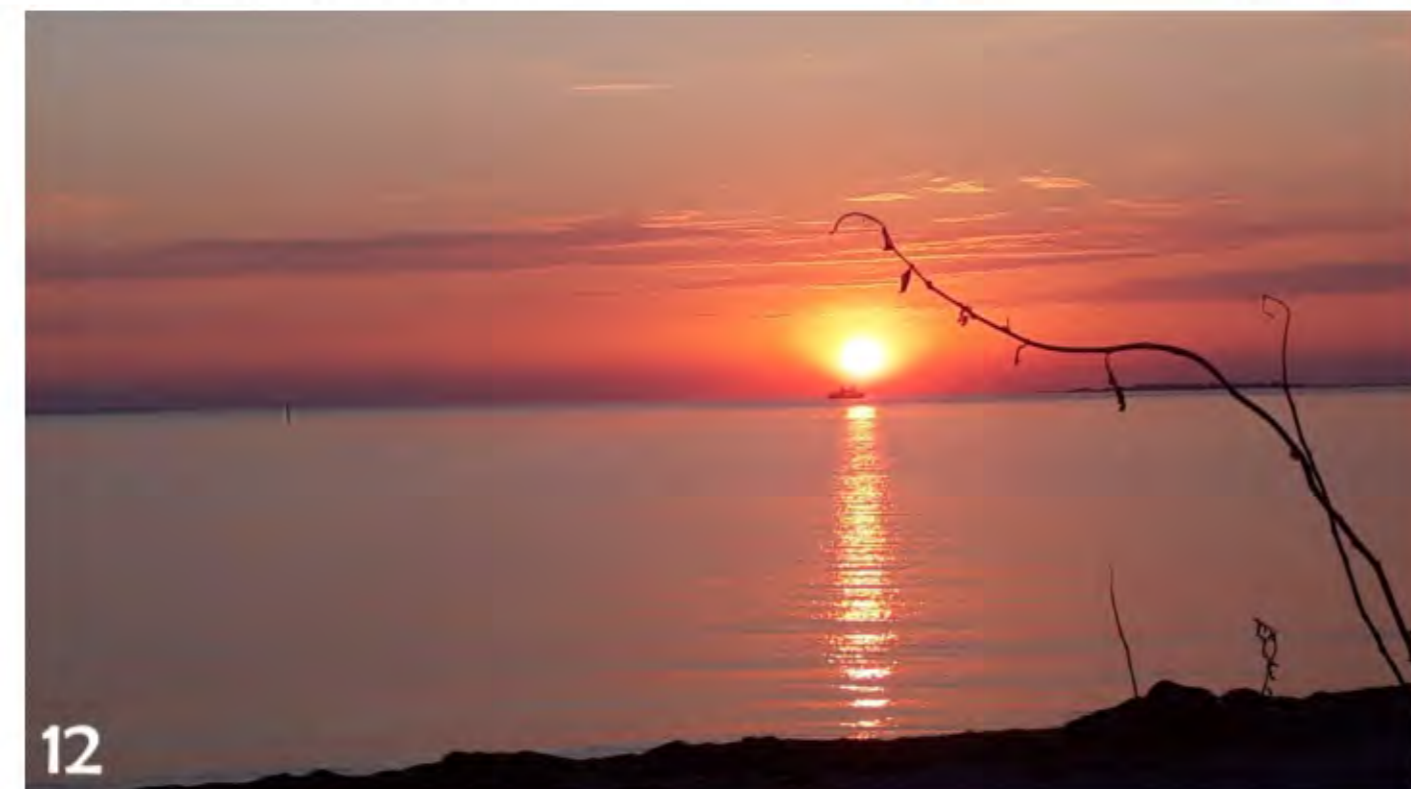
"wie konntest du dir eigentlich die Verjüngungskur bei Dr. Stempfle erlauben?"

Der Kleine:

"Der Vorstand hat mich für meine ständig guten Leistungen belohnt und in die Tasche beim Schatzmeister gegriffen. Jetzt bin ich im Prinzip für die nächsten 20 Jahre mit meiner neuen Kupplung fit für alle Rangierarbeiten, am Berg darf ich ja nicht ran, wegen meiner zu kleinen Bremsen."

Der Grosse:

"Mensch kleiner, das mach ich dann für dich . Wir sind doch ein gutes Team hier im SKO."



In fünfter Generation!

*von Susanne Wrede-Meier
(Enkelin von Rosemarie Goretzki)*

Unser Gründungsmitglied
Rosemarie Goretzki mit
ihrer Int. Moth segelnden
Urenkelin Frida



Enkelin Christine kaufte vor ein paar Jahren „Opas Shrimper“ und so ist er wieder zurück in der Familie und viel auf den Müritzwässern unterwegs.

Auch wenn sie nun seit einigen Jahren nicht mehr auf dem Wasser sein kann, ist sie immer noch sehr segelbegeistert....

...und freut sich riesig, das auch ihre Urenkelin Frida mit großer Begeisterung segelt....das ist die 5. Generation.

Sie segelt mit großer Begeisterung eine Int. Moth, siehe Fotos.

und ist in der Jugendgruppe unseres Vereins (WSCW am Wittensee) aktiv als Trainerin und im Jugendvorstand.

Die Jugendarbeit im WSCW hat eine ganz eigene Philosophie, der Jugendvorstand (meist ausschließlich Jugendliche) handelt eigenverantwortlich, organisiert die Segel-Schulungen, verwaltet ein eigenes Finanzbudget und beschließt eigenständig, ob z.B. ein neues Boot gekauft wird usw.. eine tolle Erfahrung und Vorbereitung auf das Erwachsenenleben

Über das Boot

Die internationale Mothklasse ist das schnellste ein Person Dinghy der Welt.

Wichtige Fakten:

Maximale Länge: 3.355 m

Maximaler Strahl: 2.250 m

Gesamtgewicht: Uneingeschränkt (ca. 35-40 kg)

Maximale Segelfläche: 8,25 m²

Optimales Skippergewicht: 60-80 kg.



Wie viele im SKO bestimmt wissen, ist meine Oma ein großer Wassersport-Fan. In ihrer Jugend segelte sie O-Jolle und auf dem Boot ihrer Eltern auf dem Frischen Haff. Nach dem Krieg und ihrer Flucht aus Ostpreußen verschlug es sie nach Hamburg an die Elbe. Mit ihrem lieben Mann Walter, dem tollsten Opa der Welt, war sie viele Jahre jeden Sommer auf dem Wasser unterwegs; erst gut 20 Jahre in den USA, dann nach der Pensionierung mit ihrem selbstgebauten Motorsegler Frisches Haff.

Später wurde aus gesundheitlichen Gründen auf „Opa’s Shrimper“, ein Motorboot umgeschwenkt, damit sie weiter den Sommer auf dem Wasser verbringen konnten.

Immer dabei in unseren Ferien – wir Enkelkinder. So haben wir von kleinauf schon unsere Freude für den Wassersport entdecken können. Sogar einen Opti kaufte Opa und arbeitete ihn in seiner Werkstatt liebevoll auf, in den gleichen Farben wie das Frische Haff. Auch zu Regatten begleiteten Oma und Opa mich, Boot kurzerhand aufs Autodach und los gings.

Später, als auch der „Shrimper“ aus gesundheitlichen Gründen aufgegeben werden musste, kauften sie sich kurzerhand ein kleines Motorboot für Tagestouren, die „Pillau“.und konnten es doch nicht lassen... sie sind bis Frankreich damit gefahren und waren eigentlich wieder fast die gesamten Sommer unterwegs damit.



Navigation ist die "Steuermannskunst zu Wasser"

von Manfred Brückner

Kunst ?

Keiner von uns Seglern hat heute das Gefühl eine große Kunst zu beherrschen. Der Kartenplotter wird per Knopfdruck eingeschaltet. Per Touchscreen tippen wir auf das Ziel, Standort und rechtweisender Kurs sowie jede Menge Zusatzinformationen (AIS) werden angezeigt. Es handelt sich um eine funkbasierte Satellitennavigation.

Das war nicht immer so.

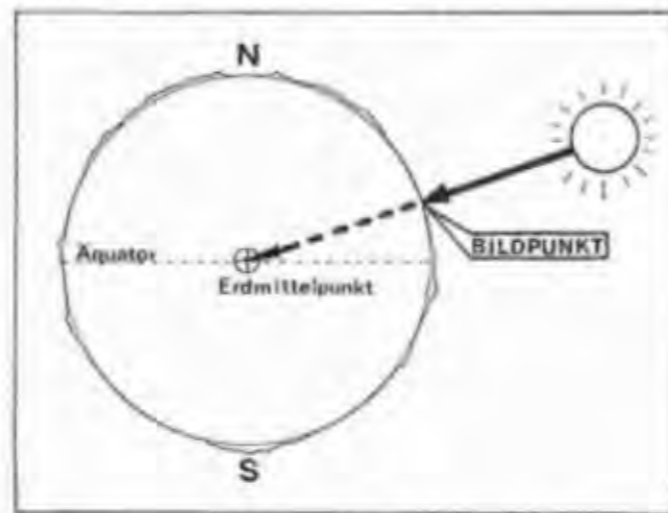
Für unsere Altvordenen war es sehr wohl eine hohe Kunst, die Navigation zu beherrschen.

Schon vor 6.000 Jahren segelten die Polynesier große Distanzen zwischen den Inseln im Pazifik mit ihren Auslegerkanus. Wellengang, Wellenformation und Sterne waren ihre Navigationshilfen. Die Polynesier zählen zu den geschicktesten Seefahrern der Geschichte.

Ebenfalls vor 6.000 Jahren beherrschte die Hochkultur des heutigen Ägypten, Israel, Libanon, Syrien und Iran die Navigation. Es war einfache Koppelnavigation, Kurs, Abdrift,

Geschwindigkeit, Beobachtung von Vögeln und Wind wurden einbezogen. Auch die Astronavigation hatte hier ihre Anfänge. Sonne und der Polarstern (Zirkumpolarstern, der nicht untergeht) spielten schon eine wichtige Rolle.

Es dauerte dann doch eine ganze Zeit (um nicht zu sagen, tausende von Jahren) bis sich namhafte Astronomen in Europa mit dem Problem der Positionsbestimmung auf See intensiv beschäftigten.



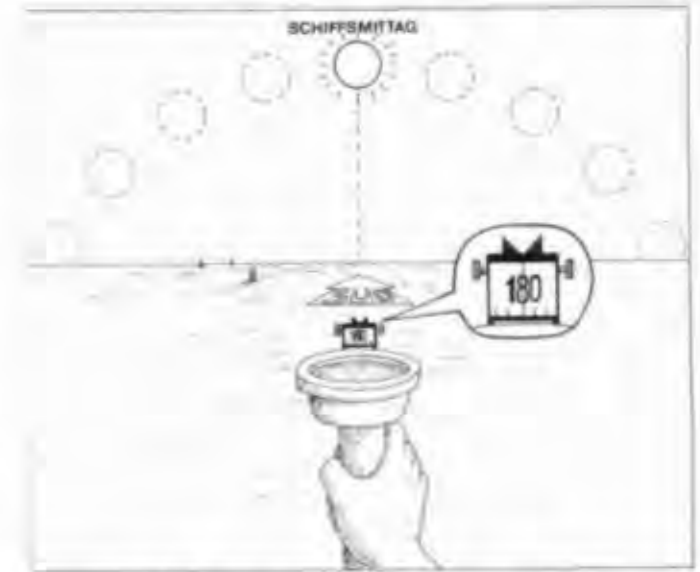
Der "Bildpunkt" der Sonne war der Schlüssel zur Lösung. Der Bildpunkt auf dem Globus ist der Punkt, über dem die Sonne senkrecht steht. Ein Pfahl würde keinen Schatten werfen.

Das Problem: Der Bildpunkt ist nicht stationär, er wandert. In Nord / Süd Richtung, also auf den Breitengraden, sehr langsam. Innerhalb eines Jahres von 23° 26' Nord auf 23° 26' Süd und umgekehrt (um den Äquator). Das ist unser Wechsel der Jahreszeiten. Ganz anders in Ost / West Richtung, also auf den Längengraden. Der Bildpunkt rast mit Überschallgeschwindigkeit in 24 Std. um den Globus. Das ist unser Wechsel von Tag und Nacht.

Man war um 1450 in der Lage, die Bildpunkt-Koordinaten in "Nautischen Tabellen" übers Jahr anzugeben. Nicht für jede Sekunde, aber stündlich. Da nach wie vor auf See keine genaue Zeit zur Verfügung stand, betrachtete man zunächst den absoluten Sonderfall.

Die sogenannte "Mittagsbreite". Um die Mittagszeit wurde die Höhe der Sonne gemessen. Der höchste Messwert war der Kulminationspunkt. Es war "Schiffs-Mittag". Das hatte nichts mit UTC/MGZ zu tun. Die Stellung der Sonne wurde als Zeitsignal genutzt. Sie zeigte exakt rechtweisend nach Süden (auf der nördlichen Halbkugel). Für die Winkelmessung war keine übertriebene Genauigkeit erforderlich, da sich die Bildpunktweite nur sehr langsam verändert, wie erwähnt (Deklination oder Abweichung). Der Winkel wurde mit dem "Jacobsstab" gemessen (Vorgänger des Sextanten). Mit einfacher Rechnung bekam man, ohne Tabellenwerke und sonstige Hilfsmittel, eine Standlinie, die "Mittagsbreite".

Übrigens, mit dieser Methode kann der eigene Kompass überprüft werden. Missweisung und Deviation sind natürlich zu berücksichtigen.



Die Mittagsbreite als Standlinie (Kompaßkontrolle)

Auch auf heutigen Groß-Containerschiffen wird das "Mittagsbesteck" als Ritual gepflegt. Eine sehr einfache und genaue Methode.

Für die genaue Position war aber mindestens eine zweite Standlinie, die Länge, erforderlich.

Trotz der fehlenden zweiten Standlinie entstanden ab 1500 zahlreiche Weltkarten mit verblüffender Genauigkeit. Die "Mercator-Projektion" setzte sich durch.



Arbeit mit dem Jacobsstab



Arbeit mit dem Sextanten



Es dauerte dann doch noch einige **100 Jahre**, bis das Längenproblem gelöst wurde. Für die Längenbestimmung brauchte man die exakte sekundengenaue Zeit. Zur Erinnerung:

Der Bildpunkt rast mit Schallgeschwindigkeit von Längengrad zu Längengrad. Eine Minute Zeitungenauigkeit bedeutet 15 sm Standortungenauigkeit.

Der englischen Admiralität war es ein **“Dorn im Auge“**, dass hohe Verluste an Mensch und Material der Royal Navy sowie der Handelsschifffahrt zu beklagen waren. Bei unsichtigem Wetter fanden viele Schiffe den Weg in den englischen Kanal nicht. Sie zerschellten an der englischen Südküste. Nicht von ungefähr sind die beiden größten **“Schiffsfriedhöfe“** die Südküste Englands sowie das Kap Horn. Für eine Seemacht wie England ein unhaltbarer Zustand.

1714 wurde eine **“Längenkommission“** gebildet. Es wurde ein Preisgeld von 20.000 Pfund für die Entwicklung eines seetauglichen Chronometers ausgelobt.

Spätestens jetzt befassten sich namhafte Astronomen in ganz Europa mit dem **“Längenproblem“**.

Harrison und sein Chronometer



John Harrison entwickelte 1750 den ersten praxistauglichen Chronometer. Seetauglich musste er sein. Es war eine mechanische Zeitmessung enormer Ganggenauigkeit. Die Abweichung betrug 1 sec. pro Monat. Eine Sensation. Harrison war weder Seemann noch Uhrenmacher, sondern Zimmermann und autodidaktischer Uhrenmacher.

Aus diesem Grunde verweigerte ihm, als wissenschaftlicher Laie, die **“Längenkommission“**, bestehend aus hochnäsigen Gelehrten, das Preisgeld.

Erst als James Cook 1775 nach seiner 2. Weltreise die Qualität des Harrison-Chronometers bestätigte und sich König Georg III. für ihn einsetzte, wurde das restliche Preisgeld ausgezahlt, drei Jahre vor seinem Tod. Das Längenproblem war gelöst. Eine späte Ehrung wurde John Harrison dann doch noch zuteil. 1959 wurde in der Antarktis eine **“Harrison-Passage“** nach ihm benannt

Das Chronometer wurde wie ein Staatsgeheimnis geschützt und bewacht. Erst ab 1840 rüstete die Royal Navy ihre Schiffe damit aus. Die Handelsschifffahrt folgte Jahrzehnte später.

Christoph Kolumbus entdeckte 1492 per Zufall Amerika, nach den Wikingern. Er konnte nur mit der **“Mittagsbreite“** navigieren. Die Wikingen navigierten mit dem sogenannten **“Sonnenstein“**.

Mit dem Sonnenstein konnte man bei bedecktem Himmel die Sonne anpeilen.



Joshua Slocum, unser erster Weltumsegler mit über 46.000 sm. Er verscholl 1909 auf dem Atlantik mit seiner **“Spray“**. Er navigierte wahrscheinlich auch nur mit der **“Mittagsbreite“**. Er konnte sich einen Chronometer, der derzeit unglaublich teuer war, wohl kaum leisten.



Dein Feuer brennt hell,
an Deinen Strahlen
kann man sich wärmen.
Man glaubt, die Flammen
reichen hinauf
bis zu den Sternen.



Alle sind gekommen!
Ob groß, ob klein,
ob arm, ob reich.



Im Schein des Feuers
sind alle gleich.

Ein Schifferklavier
spielt leise Musik,
lädt ein zum Schunkeln.
Stockbrot und auch Grillwurst
lassen Kinderaugen funkeln.

Der Winter wird vertrieben!
So ist es hier der Brauch!
Alle fühlen sich geborgen,
Ich genieße es,
tu Du es auch.

© Mike-Niels Techau



ick heff mol en
hamborger
veermaster sehn....



...de weer so smuck, de weer so schön...

Am 7. Sep. 2020 war es soweit. Die alte Dame "Peking" kam nach 109 Jahren zurück in ihrem Heimathafen Hamburg.

Morgens um 6 Uhr verließ sie nach 3 Jahren Restaurierungsarbeiten mit Schlepperhilfe die Peters Werft in Wewelsfleth. Auf der Twielenflether Reede wurde dann eine Pause eingelegt und auf die Mittagstide gewartet, um dann mit auflaufendem Wasser in den Hamburger Hafen einzulaufen.

Viele Traditionsschiffe und auch Sportboote machten sich auf den Weg nach Twielenfleth, um die schmucke Viermast-Bark auf dem letzten Abschnitt ihrer Reise zu begleiten.

Um 15 Uhr setzte sich der Troß in Bewegung. Auf den Deichen links und rechts der Elbe sah man 100te von Schaulustigen und die Elbe brodelte von all den Motor- und Segelyachten die der Peking eine würdevolle Einlaufparade bereiteten wollten.

Auch 4 SKO-Boote waren dabei. Die Motoryachten Jette mit der kompletten Schalker Rentnergang, die Corimar und die Tsneakit, sowie die SY Rote Zora.

Es war sehr bewegend zu erleben, daß in einer Zeit, in der es nur um schneller, größer, moderner geht, sich doch so viele Menschen für ein altes traditionsreiches Segelschiff begeistern können.

HR



4 Mast - Kümo - Begleitschiff



Die Rahen sauber ausgerichtet....



Tsneakit



Corimar



Wasserfontänen



Jette

Twielenflether Reede

Fake News

Unser SK "Buggi" in den Mühlen der Presse

Hier nun ein Bericht über einen schon länger zurückliegenden Crash-vorfall auf der Elbe, den die Presse schlampig recherchierte und damit die Reputation unseres SK "Buggi" in seinem persönlichen Umfeld arg belastete.

Zur Sache:

Gemäß beiliegenden Zeitungsausschnitten rammte ein Sportboot mit full-Speed und 3 besoffenen und bekifften Personen an Bord, das Polizeiboot "Bürgermeister Weichmann".

Der Führer des Sportbootes war anschliessend flüchtig und entzog sich so somit dem Promilletest.

Das veröffentlichte Foto des Flüchtligen mit seinen markanten Gesichtszügen wurde trotz Pornobalken sofort - das ist doch Buggi - von seinen Arbeitskollegen, Freunden und Familienangehörigen erkannt.

Auch Buggi selbst viel vom Hocker, als er sein Foto auf der Titelseite sah und kam sich wie ein Schwerverbrecher vor (Dr. Kimble auf der Flucht).

Buggi hatte es nun ungemein schwer seinem persönlichen Umfeld zu erklären, daß er das nicht war und ein Missverständnis vorliegt.



Aber viele glaubten, dass er die Nummer so durchgezogen hätte und gaben zur Antwort wenn er sich erklärte bzw. verteidigte:

"Ja, ja, Buggi, ist klar Du warst es nicht....." begleitet mit einem Augenzwinkern und erheben der Hand, um mit den Fingern Hasenohren zu imitieren.

Um sich nun öffentlich zu rehabilitieren, verlangte er von der Zeitung eine Richtigstellung.

Was auch geschah.



Die Vermutung diesen Faux Pas zu erklären wäre, dass die Redakteurin wohl das Passbild Ihres Ex-Lovers, der Ihr per SMS die Freundschaft gekündigt hatte, einfach in ihren Crashbericht reinmontierte. Das passte wohl gerade zu ihrer Gemütslage.



Hier seht Ihr nochmal unseren lebenswerten SK "Buggi" im Bild und mit seinem Schiff "Mohrle"



Die denkwürdige Reise einer so unbescholtenen Dame

Oder einfach 'ne völlig bekloppte Überfahrt!

von Michael Freude

Illustrationen von seiner Freundin Larissa Fischer

Larissa

Thomas und ich beschließen ein Segelboot zu kaufen, nicht zu groß aber auch nicht klein darf es sein. 'N Jollenkreuzer und auf keinen Fall ein Holzboot, wegen des Arbeitsaufwandes an solchen Dingern, das ist ja klar.

Rechner an und googeln. Mal sehen wat dat da so giff, so für 1500,- Euronen, denn mehr woll'n wir ja nicht ausgeben und trailerbar soll dat Ding auch sein.

So googeln wir ne Weile, doch in und in Hamburg um zu, nichts brauchbares dabei. Also das Suchgebiet so um und bei um 110 Seemeilen erweitern. Nüsch! Dann ganz weit hinterm Ebay Horizont, der Refraktion sei Dank, ein Bötchen in Sicht. Ein französischer Jollenkreuzer, Kimmkieler, ohne aussagekräftige Beschreibung. Das Angebot läuft noch zwei Tage, aber dafür soweit fahren? Nö!

Weiter pliern. Mittlerweile, ich bin ja so'n beten neeschierig, luscher ich auch nach andern Booten. Ans to grot, to witt oder to düür.

Hm, da im Hörnummer Hafen liegt so' ne alte Schute, Baujahr 62, aus Holz, 'n Backdecker, Mahagoni formverleimt. Alles in allem, das was wir ja nicht haben wollen, aber irgendwie ja ganz niedlich.

Da ich ich aber noch nie bei Ebay mitgesteigert habe, denke ich so bei mir: „Musst du wohl mal so'n Probedieten machen, damit ich sehen kann wie schnell dat Angebot da auftaucht.“ Gesagt, getan, ich gebe 1506,90 € ein.



Michael aus der Flasche

Mir kann ja gar nichts passieren, das Boot geht bestimmt für viel mehr wech.

So, mal schnell die Seite neu aufrufen. „Oh hauer ha, Schiet, wat is denn da passiert?“ Letztes Gebot 150.690,00 €! Mir schwant böses. Ja min lever Scholli, ja das ist dein Gebot.

Man da ist ja was mächtig schiefgelaufen. Schnell googeln wie man aus der Nummer wieder raus kommt. Dübel noch mal, tatsächlich kann man das Angebot zurückziehen.

Ran an den Speck un 'n mächtigen Schluck Köm in den Kopp und inne Tasten gehauen als wär' ich Paganini am Klavier.

Nach'n paar weiteren Gläsern von dem geelen Stoff verliebe ich mich in das Bötchen wat da Liberty heißt. Nun muss ich nur noch Thomas überzeugen.

Der war alles andere als begeistert. „Hast du nicht zu mir gesagt, auf keinen Fall ein Holzboot, hast du das nicht die ganze Zeit gepredigt, nä?“

„Ja, aber Thomas, ich hab mich grad so verliebt in das süße Ding, was kann man da tun und sowieso, so 'ne Liebe will langsam gedeh'n, gib ihr doch mal ne Chance!“ Sein Gesichtsausdruck schlägt Falten, wie konnte ich die bloß wechbügeln? „Ich will das Boot, ob du mitmachst oder nich is mir piep egol. Wenn es dir nicht gefällt, steigst du aus, wenn's dir gefällt biste drin. Leihst du mir mal so'n paar Piepen?“ „Ok, aber damit das klar ist, das ist dein Boot, ich bin da raus!“ „Jo, so woll'n wir tun.“

Jetzt aber das Gebot abgeben, aber nich mehr als 1600 € und 99 Cent, so haben wir's abgemacht. Voller Spannung glotze ich auf den Bildschirm, schnell noch'n Köm, nur so zur Beruhigung. Dann, so nach vier Glasen und ein paar Köm mehr... der Zuschlag, eins, zwei, meins. Yep, nu bün ik all wedder stolzer Besitzer einer Schute und Köm is auch noch inne Buddel. Dann mal Prost!

Die Noch-Eignerin, Lisa Krüger und ich vereinbaren einen Termin zwecks Übergabe am nächsten Wochenende direkt am Boot.

So fahr ich dann mit der Bahn wie abgemacht und voller Vorfreude nach Sylt. Kaum in Hörnumhafen angekommen, verhafte ich erst mal ein Krabbenbrötchen zum echten Sylter

Sonderpreis, 5,00 €. Anscheinend sind die Krabben hier besonders elegant gekleidet. Konnt ich allerdings nicht nachprüfen, denn die auf meinem Rundstück war'n ja nackt. Ich frage den Krabbenhöker, was seine Krabben so exklusiv macht und er antwortet trocken: „Meine Krabben haben keine Gräten.“

So dattel ich langsam zum Boot. Dort empfängt mich eine äußerst attraktive seute und nette Deem, die von Hörnum wech kommt. Sie erzählt mir, dass sie das Boot nun fünf Jahre gesegelt hat und die Insel wegen des berüchtigten Kollers verlassen wolle. Nun ja, das versteht sowieso nur jemand der da lebt.

Die Einweisung verläuft sehr sorgfältig und ich könnte da auch noch etwas länger liegen bleiben meint sie. Mit dem Kranen wäre es schon zu spät, der wird immer nur für einen Tag bestellt. Dann erzählt sie mir noch, dass sie mit dem Boot mal bei einer Regatta in dieser Altersklasse zweite geworden ist. Wobei aber nur zwei Boote in dieser Klasse teilgenommen hatten. Sehr beruhigend!

Schließlich verabschieden wir uns und ich fahr mit dem gehobenen Gefühl eines Reeders zurück nach „Hamburch“ um Thomas zu berichten.



Larissa

Ich schwärme Thomas blumig den Kopf voll, wie und welche Möglichkeiten es gäbe das Boot nach Hamburg zu bekommen. Thomas: "Mach was du willst, ist ja dein Boot!" Skeptisch fügt er noch hinzu: „Aber anschauen kann ich es mir ja mal.“

Lisa hat mir angeboten, mich bei einer eventuellen Segelüberführung ein Stück weit zu begleiten. Es müsse aber innerhalb der nächsten zwei Wochen geschehen, denn länger halte sie es auf der Insel nicht mehr aus.

Tja... und da lag das Problem. Ich hatte in Hamburg noch so viele Aufträge abzuarbeiten und ein Liegeplatz war auch noch nicht in Aussicht.

Wat soll's, Rechner angeworfen und wieder mal gegoogelt, wie gehabt nur schneller. So komm' ich dann endlich auf den SKO „Segel Kameradschaft OST e.V.“, finde auf ihrer

SKO e. V.



Seite die Telefonnummer des Vorsitzenden Jörg Ricklefs und ruf ihn an.

Zu meiner Überraschung geht dieser sofort ans Telefon. Der hat wohl sonst nichts zu tun. Ich erkläre ihm mein Ansinnen und er meint, ich könne ja mal bei der honorigen Gesellschaft vorstellig werden. Diese Herren würden dann nach einer eingehenden Befragung prüfen, ob ich für den Verein in Frage käme. Ein Termin wird vereinbart und ich überlege, wo ich denn meine Krawatte vergraben habe, ob ich meine Schuhe vorher putzen soll und überhaupt, wo bekomme ich eine Klubjacke her?



In der Erwartung eines Strafgerichtes, schleich' ich mich schweißgebadet zum Klubhaus des SKO's und klopfe zaghaft an die Tür. Ein etwas älterer Herr mit schlohgrauen Haaren, etwas größer als ich, keine Kunst, ich bin ja nur ne handbreit größer wie'n Schwein, bittet mich zu meiner Überraschung freundlichst einzutreten und vor dem großen Pult Platz zu nehmen.

Von hoch oben herab, mit ernsten Gesichtern blicken mich drei senatschafte Herren an. Ich stelle mich mit schlotternden Knien und gebe mir große Mühe, damit ich auch ja nicht durchfalle und noch während der Befragung des Saales verwiesen werde, höflich vor.

Dann beginnt, nachdem man mir netterweise einen Kaffee angeboten hat, das grausame Verhör.

Ein Kreuzverhör, mit allen kriminalistischen und juristischen Kniffen. Ich wurde noch kleiner.

Doch da machen sie den einen Fehler. Genau, der Fehler, der einen Ertrinkenden bei schwerer See wieder an die Oberfläche spült. Während ich noch prustend, japsend nach Luft ringe, kommen sie auf meine Seefahrtzeit zu sprechen. Nu aber war ich in meinem Element, da macht mir so schnell keiner was vor. Ich greife in die große Seemannskiste, in der soviel seamans bullshit verstaut war und krame einen Seemannsgarnfetzen nach dem anderen heraus. Ich erzähle von den Piraten, den Stürmen, Janmaaten. Stories gegen die selbst Käpt'n Bligh wie ein Leichtmatrose gewirkt hätte. Meine Beziehungen zu den Mädels und Meerjungfrauen aber lasse ich aus Anstand aus. Jede auch noch so kleine Lüge blase ich auf und schmücke sie beharrlich, kunstvoll dramatisch aus.

Über mir sitzen die Herren Senatoren mit staunenden Gesichtern, sie schauen sich fragend an und fangen an zu jubeln „Du bist unser Mann!“ Sie umarmen und Herzen mich so, dass ich kaum noch Luft bekomme. Das war geschafft! Mit der geschwollenen Brust eines stolzen SK-oten schlendere ich würdevoll gelassen vom Platz.

So nu kann ich besser planen, denke ich jedenfalls.

Schnell Thomas in den Bulli packen und ab die Luzi nach Sylt zu meiner geliebten „Liberty“. Kurz noch in Westerland meinen Schrauber P.J. einladen. „Hörnum wir kommen!“

Auf'm Boot angekommen wird ers' ma ans durchgehüsert. Ob das Boot ein gutes aufrichtendes Moment hat. Jup, hat es. Ob die Wanten, Stagen und Klampen noch in Ordnung sind. Auch das sieht gut aus. Dann der Motor ... „Moootor!“ der will nich anspringen. Batteriecheck. Nö, hat keen Saft. Motor mit der Hand angekurbelt. Klappt.



Good, dann lass mal das Land entern und eten gehen, vorher noch'n Köm für jeden, die Crew, den Klabaftermann, den Käpt'n, Skipper und für mich gib't's auch noch einen. Lange Nacht! Ausgeschlafen, Frühstück, Batterie ausbauen, ab nach Hamburg.

Auf der Fahrt zurück fragt mich Thomas, „Wann wollen wir unser Boot holen?“ „Hä???“ da war doch wat, het he wohl vergeeten.

Wat nu? Kranen is nich mehr drinn und sowieso der Trailer macht nach über fünfzig Jahren Nordsee auch einen nicht mehr so vertrauenserweckenden Eindruck. Überall Rost, die Felgen durch und die Pneus mitleiderregend.

Dat Boot muss doch endlich nach Hamburg verholen, aber wie? Segeln? Motören? Oder eben beides. Immer schön dem Seewetterbericht für die Nordsee lauschen. Leif von der Volkerswarft auf Hooge fragen. Der ist ja schließlich ein hoch erfahrener Segler und das ist sein Revier. Frage ihn ob er Lust hat mit mir den Törn zu machen. Jo, Lust hätte er schon, aber sein Boot geht vor. Weiter luschern... und dann, mittlerweile mitten im Januar das nächste Wochenende passt, Nordwest 4, klare Sicht uuuund Vollmond. Jo dat is es.

Das Handy klingelt. Am andern Ende ist Jörg und tönt: „Meister, hör auf so unendlich viel zu schreiben. Der Peyserbulle ist ne Zeitschrift und kein Buch!

Außerdem braucht es Platz für Fotos und Bilder.“

Während er mich volllabert, kommt einer seiner Wurstfinger aus dem Display geschossen und hämmert auf meiner Deletetaste herum.

1 Stunde meiner Geschichte sind auf immer versenkt.

Wat soll's, wird der werte Leser nichts über den Beschuss der WSPO und dem Torpedoangriff durch die U2 auf uns erfahren.

Die Reise

Déjà-vu: Seewetterbericht schauend ob es denn passt, wegen des Wetters, Tide und Arbeitszeit. Nichts passt wirklich und es wintert so vor sich hin.

Da entschliesse ich mich das Boot endlich in die Elbe zu verholen, egal was kommt. Sachen und Thomas einpacken und los geht's.

Am nächsten Tag um 08.02 Uhr Hochwasser bei Hörnum. Plan mit ablaufend Wasser und westlichen Winden, ab zur Elbe dann schaffen wir zu auflaufend Wasser da zu sein. Tja, Maschine an, Leinen los, es war Nebel und wenn schon, klart bestimmt auf. Nee, draußen war es pottendicht. Sicht Ca. 20 Meter, nichts zu machen. Also zurück zum Steg. Warten bis es aufklart, was es auch so gegen 13.30 tut. Alles noch mal von vorn, schiet op de Tide die Schute mut no Huus. Nochmal den vermaledeiten Seewetterbericht zu Gemüte führen, das lies sich so:

WINDBÖEN:

In der Nacht zum Sonntag an der Nordseeküste Windböen zeitweise um 55 km/h (Bft 7) aus West bis Südwest. Am Sonntag im Tagesverlauf an der Nordsee zunehmend stürmische Böen mit Gewitter bis 70 km/h (Bft 8), im angrenzenden Binnenland einzelne Windböen.

So motören wir gemütlich, da Flaute, mit 4,7 kn, immer schön an der Kante lang, wie Leif uns ja geraten hat. Dann 'ne Stunde nach Hooge frischt es endlich auf. Wind kommt zügig von Westen her und ich will Segel setzen.

Thomas interveniert, er will lieber motören. Lange Diskussion und ich schicke ihn an die Pinne und entere das Vorschiff. Juhu, wir segeln! Motor aus, herrlich, wir machen bummellich. 7,4 kn. Wind und Seegang nehmen zu, ca. 5 Bft. und das Großsegel schon mal ins zweite Reff. Thomas muss kotzen. Man sieht ihm an was er denkt:

Seekrank sein ist Scheiße!



Ami

Ich zitiere derweil zu seinen übergebenden Klängen ein Gebet.

*„Lieber Gott, lass Milde walten,
kann mich kaum noch an der Reling halten.
Kotze mir mit Leib und Seele,
die letzte Mahlzeit aus der Kehle.
Denke ich, da ist nichts mehr,
kommt die Galle hinterher.
Es schlägt mir zunehmend auf den Magen.
Kann die See nicht mehr ertragen.
Drum Seemann denke immer dran,
dass man auch rückwärts essen kann!“*

Er schaut nur böse und kriecht bleich wie er ist unter Deck.

Ich genieße die Fahrt, es ist ja gut 28 Jahre her, dass ich gesegelt bin.

Gegen Abend taucht auch Thomas wieder auf. Ihm geht es sichtlich besser und findet auch, dass es unter Segeln doch ganz schön ist.

Langsam kam die Elbe Aussenreede 2 in Sicht, doch der Wind drückt uns immer weiter Richtung Wattkante. Ich muss dazu sagen, dass die Liberty sich nicht gerade gut bei Wind von vorn verhält und inzwischen hat der Wind auf Südwest gedreht. Ich schlage vor, dass wir noch mal 'n Schlag gegen Helgoland machen. Thomas meutert! Ok, ich turne wieder aufs Vorschiff, eine ziemliche Eierei da vorne, und hole die Segel ein. Unter Motor, wie langweilig, tuckern wir Richtung Elbe 1. Die Zeit will nicht vergehen.

Endlich auf der Elbe angekommen, der Wind und die See hat stark zugenommen, düsen wir ganz langsam Richtung Cuxhaven. Immer schön gegen die Tide. Wir müssen wegen des Seegangs ganz schön im Fahrwasser kreuzen und der eine oder andere Lotse biss wahrscheinlich vor Wut in seine Prinz-Heinrich-Mütze. Passieren Tonne 3, dann 4, usw. Tonne 9 kommt in Sicht. So fahren wir volle Kraft voraus und zählen die Tonnen rückwärts. Erst die 7, dann die 5 und so weiter.

Das Gewitter nimmt jetzt richtig Fahrt auf. Blitze, die ich während meiner gesamten Seefahrtzeit noch nicht gesehen hatte, kommen wie Feuerlanzen senkrecht vom Himmel gerast.

Ich denke, ich bleibe dicht bei den Lotsenschiffen und dattel' so lange da auf und ab bis wir Auflaufend Wasser haben. Soll'n die Blitze doch da einschlagen, die sind ja größer. Es ging auch eine Weile ganz gut, ich fühle mich wieder als Seemann von Gottes Gnaden, bis auf einmal eines der Lotsenschiffe auf uns zu kommt und sich längsseits aber mit gehörigem Abstand in Position bringt. Es stehen zwei Mann an Deck und der eine grölt durch so' ne Flüstertüte: „Macht mal euer Funkgerät an!“ Ich schrei' zurück: „Heb wi nich!“ Und so zieht er wieder von dannen.

Ich kutschiere die Liberty immer schön auf und ab durch die mittlerweile doch ziemlich angewachsenen Berge, da kommt auf einmal ein Seenotkreuzer angewackelt. Gleiches Spiel von vorne. „UKW an!“ „Nee ist nicht an Bord!“ usw... „Geht es euch gut?“ „Jup, wir warten nur auf Auflaufend Wasser“ So vergeht die Nacht. In der Morgendämmerung schicke ich Thomas unter Deck, bei dem Seegang sind die Tonnen nicht mehr auszumachen,



er möge mir mal den Kurs auf Tonne 3 durchgeben. Thomas fuchtel mit dem rechten Arm Richtung Westen. „Thomas das kann nicht angehen, gib mir bitte den genauen Kurs durch!“ Er fuchtel weiter und beharrt auf seine Richtung. Ich lasse Thomas an Deck antanzen und übergebe die Pinne mit der Bitte, immer schön beim Lotsenschiff zu bleiben. Unter Deck erst mal ne Zigarette drehen, was bei so klammen Händen nicht ganz einfach ist. Dann aber erblicke ich die Seekarte; Oh Mann, die Seekarte liegt verkehrt herum.

Während ich die Seekarte wieder in die richtige Position rücke und mir mühselig eine einigermaßen gedrehte Zigarette gebastelt habe, denke ich, du musst mal an Deck und schauen, ob alles in Ordnung ist.

„Sch...benkleister, wo sind wir?“ In der Ferne sehe ich ein paar Schiffe, aber wo ist das Lotsenschiff? Ich also wieder ab unter Deck, natürlich nicht ohne Thomas anzuraunen, Position nehmen. Thomas ruft: „Da kommt schon wieder der Seenotrettungskreuzer.“ Ich tobe wieder an Deck. Es ist das Tochterboot.

Sie grölen zu uns rüber: „Kommt mal achteran, wir müssen nach Cuxhaven wegen Crew change!“ Och, das is ja mal 'n Service, den lass ich mir doch nicht entgehen. So'n ganz privaten Lotsen, das hat schon was.

Und so tütteln wir gemächlich, aber immer noch bei entsprechendem Seegang, dem Boot hinterher. Das Rettungsboot dreht immer schön in die Wellen, doch die Liberty fliegt geradeaus. Kein Wasser an Deck, bewegt sie sich wie eine Grazie auf der See. Ich bin stolz auf unser Bötchen!

Kurz vor Cuxhaven nehmen sie ihr Gas wech und wir dümpeln bei langsamer Fahrt nebeneinander her. Sie werfen uns einen Umschlag rüber, den



Die Liberty in der dänischen Südsee

wir ausfüllen sollen und fragen uns, ob wir genug Sprit an Bord hätten? „Jo!“ Sech ick. „Falls ihr noch bunkern müsst, könnt ihr gerne was ab haben.“ Wir verabschieden uns herzlich, die Sonne scheint, die See lässt nach, auf Wiedersehen.

Zum Segel setzen habe ich keine Lust mehr. Zu müde. Dennoch geniessen wir die Fahrt auf der Elbe. In Glückstadt angekommen, finden wir einen freien Liegeplatz im Außenhafen. Neben uns, am gleichen Schlängel, liegt ein schönes gepflegtes Mahagoni-Boot. Sie meinen, dass der Name zu uns und dem Boot passe. Ich denke, sie halten uns für Hippies!

Endlich, wenn auch müde, an Land. Essen gehen und ab mit der Bahn na Huus.

Teepunsch vorm Schlafengehen, dann träumen, als wäre es nie geschehen.

War ne lange Reise!

KR - Messbrief

| | |
|---------------|-----------|
| KR: | 5,0 |
| Bauwerft : | Hein |
| Konstrukteur: | Lehfeld |
| Baujahr: | 1964 |
| Takelungsart: | Sloop |
| Rumpfform: | Rundspant |
| Stevenform: | Löffelbug |
| Heckform: | Plattgat |
| Länge: | 7,49 m |
| Breite: | 2,34 m |

Alle Jahre wieder

Grünkohl satt



ein bisschen Spass
muss sein

Bettina hatte mal wieder für ein gemütliches Umfeld gesorgt. Das Essen war reichlich, Getränke waren genug da.

Aber dieses mal gab es noch ein besonderes Highlight.

Unsere SK Sven Kurka und SK Axel Pachmann erfreuten uns mit einem Powerpoint Vortrag über ihre Erlebnisse bei der Einhand Segelregatta

"Silverrudder 2019 " Rund Fyn

Wenn man mit nur 2 Händen an Bord, nachts im Dunkeln, in einem Regattafeld mit ca. 300 Schiffen aufkreuzt, da überlegt man schon sehr genau ob jetzt wirklich unbedingt ein Vorsegelwechsel sein muss.....

Oder wenn man sich beim Essen verschluckt und einem wird klar, hej, hier ist keiner der dir helfen kann.

Selbst beim Zuhören der Geschichten wurde einem heiss und kalt.

Aber die Zwei schreckt es nicht ab, sich auch 2020 wieder für dieses Abenteuer anzumelden.

Vielen Dank noch mal für den tollen Vortrag, mit viel Grünkohl im Bauch.

PS: Silverrudder 2020

Von der Flaute verschluckt.
Keine zehn Prozent kamen durch
Die Mehrheit der 312 Starter hatte keine Chance, das Solorennen rund Fünen zu beenden.
Nur 29 kamen durch.

HR



Axel und Sven



Alle hören intressiert zu



Geschirrspüler
mit Pulsschlag
Dieter und Jens

Back home

von Jörg Ricklefs

Die Rote Zora hat das erste Mal 2019/2020 in Schweden, auf der Gryt Varft in einer warmen Halle überwintert (Temperatur $\geq 5^\circ$).

Die Werft liegt in dem Bereich der Ost-Schwedischen Schären, unser Urlaubsziel, in dem wir schon 10 mal waren.

Wir haben diesmal unser Schiff im Winter dort gelassen, weil wir die lange An- und Abreise zu unserem Sommerziel sparen wollten.

Diese Strecken gingen weitestgehend über offene See – und das war nix mehr für meine Bordfrau, meine Navigatöse und Vorschoterin. Diesen Job hatten bisher meine Freunde Manfred und Dieter übernommen. Da bekanntermaßen Dieter nicht mehr zur Verfügung steht, haben wir beschlossen, das Schiff einfach mal in Schweden zu lassen. Viele Segler machen das so und haben uns oft erzählt wie prima das klappen würde das Schiff dort überwintern zu lassen

Schon bei der Abreise per Auto im Herbst 2019 von der Gryt Werft nach Hause, hatten wir ein ungutes Gefühl. In der Winterzeit dann, unser Schiff war 500 sm entfernt von uns, fehlte es uns doch sehr. Nicht nur, weil es nun keinen Grund mehr gab zum Verein zu fahren, am Schiff rumzupusseln und mit andern Segelkameraden in der Halle zu quatschen.

Im Frühjahr stieg dann die Vorfreude auf Schweden und die Rote Zora. Tja und dann kam, wie ihr ja wisst, dieses komische stachelige Ding namens Corona.

Wir planten eine spätere Anreise, aber am 8. Juni gab es kein Halten mehr. Wir packten unsere Katze, sowie Essen und Trinken in unser Auto und fuhren los. Der Kontrollör am Check Inn der Fähre am Scandinavienkai in Travemünde grünte und meinte,

“Tja, kommt gerade durchs Radio – Schwedenurlauber müssen bei ihrer Rückfahrt 2 Wochen in Quarantäne einkalkulieren, Hä, Hä.”.

Wir haben uns gedacht, dass es in 3 Monaten wohl anders aussieht. Und siehe da, bei unserer Rückreise im August war Schweden kein Risikogebiet mehr und hatte eine bessere Inzidenzzahl als Deutschland. Jetzt aber mit Herzklopfen mit der Fähre nach Malmö und dann morgens weiter mit unserem Auto 3½ Std. zur Gryt Varft, in einem Land mit einer deutschen Reisewarnung!

Back Home

Zu Wasser lassen:

Die Werft hat einen hydraulischen Hublift für größere Schiffe ab ca. 15 to bis 1000 to und eine Slipbahn die beidseitig mit Stegen eingefasst ist. Hier wurden fast alle Sportboote auf- und ab geslippt mit einem besonderen



unterwassertauglichen, dieselhydraulisch betriebenen Slipwagen, der mittels Bluetooth ferngesteuert wird und gleich zu dem Abstellplatz in der Halle oder Freilager gefahren wird.

Die Leute auf der Werft sind im Jachthandling alles Vollprofis!

Kosten:

Winterlager in der Kalthalle + auf- und abslippen + Mastmontage ca. 30.000 Kronen.

Winterlager in der Warmhalle + auf- und abslippen + Mastmontage ca. 40.000 Kronen.

Nachdem wir unser Schiff wieder reisefertig und zurecht getrimmt hatten, geht's bei schönem Wetter los Kurs Nord. Über unseren Lieblingshafen Snedskär geht es zu Mittsommer in das Naturreservat

Stendörren

Ganz allein im Juni an dieser windschützenden Schäre zum ausdunsten und chillen und keine Corona „Gonokokken“ weit und breit zu sehen – das Wasser hat hier eine Badetemperatur von 18°C – ein gutes Gefühl.

Stendörren



Deutsche, Dänen, Finnen und Norweger sieht man hier dieses Jahr nicht.

Auch nicht viele Schweden, obwohl sie, resultierend aus den Reisebeschränkungen, den Gebrauchbootmarkt leer gekauft haben, um Urlaub wenigstens im eigenen Lande auf dem Wasser machen zu können.

aufziehendes Unwetter



Privathafen des KSSS (Königlich schwedische Seglergesellschaft) liegen. Dort auf Lökholmen liegt man geschützt und ruhig und auch die Miese hat Platz zum Butschern.

Per kleiner Fähre kann man sich kostenlos ins Getümmel nach Sandham rüber fahren lassen. Obwohl, dieses Jahr war auch hier „still ruht der See“, Coronatechnisch nix los. Uns war das sehr recht.

Auf unsere Weiterreise geht es über die kleine Stadt Trosa, bekannt aus den Inga Lindstöm Verfilmungen, vorbei an Landsort nach

Sandham

auf der Aussenschäre Sandön. Dieser Platz auf dem offenen Meer ist zu einem der beliebtesten Aufenthaltsorte für Sommergäste und Segler geworden. Von hier startet die bekannte Gotlandrund Regatta. Auch dieser Standort ist bekannt aus dem TV. Die „Morden im Mittsommer“ Krimis spielen hier.

Im Sommer stept hier der Bär. Dies ist auch Einzugsgebiet der Stockholmer High Society - Eine Yacht größer als die andere - wenn wir dort liegen würden, wären wir sozialer Bodensatz.

Zum Glück dürfen wir, weil wir Mitglied in einem schwedischen Segelverein sind (GKSS), in einem nahegelegenen



Sonnenuntergang Mittsommer



Wir trieben uns in diesen Coronazeiten noch einige Zeit in den Schären rum und fühlten uns in diesem Umfeld doch sehr sicher.

Machten kurze Törns, kamen endlich mal wieder zum lesen, ausruhen, Gegend erkunden, kochen und baden, baden, baden.

Eine unserer Lieblingsschären möchten wir noch vorstellen und zwar

Ringsön

Wenn man in den geschützten Bereich von der Ringsönschäre reinwill, fährt man erstmal in Richtung dunkler Felsen bis sich eine enge Einfahrt auftut.

Wenn man drinnen ist kommt man ins grübeln, wo macht man fest? So viele Möglichkeiten gibt es an schönen Plätzen festzumachen.

Unsere Katze freut sich - freie Bahn Marzipan. Hier haben wir auch öfter die „Kassandra“, eine Wibo 930, getroffen, mit ihrem 80 jährigen Skipper vom Schlengel J in Wedel, der hier in den Schären einhand die Sommer verbracht hatte.



Ringsön



Unser Chef - Rundumblick ob alles für den Landgang klar ist



**Mit Heino gen Heimat
von Torhamn bis Fehmarn**



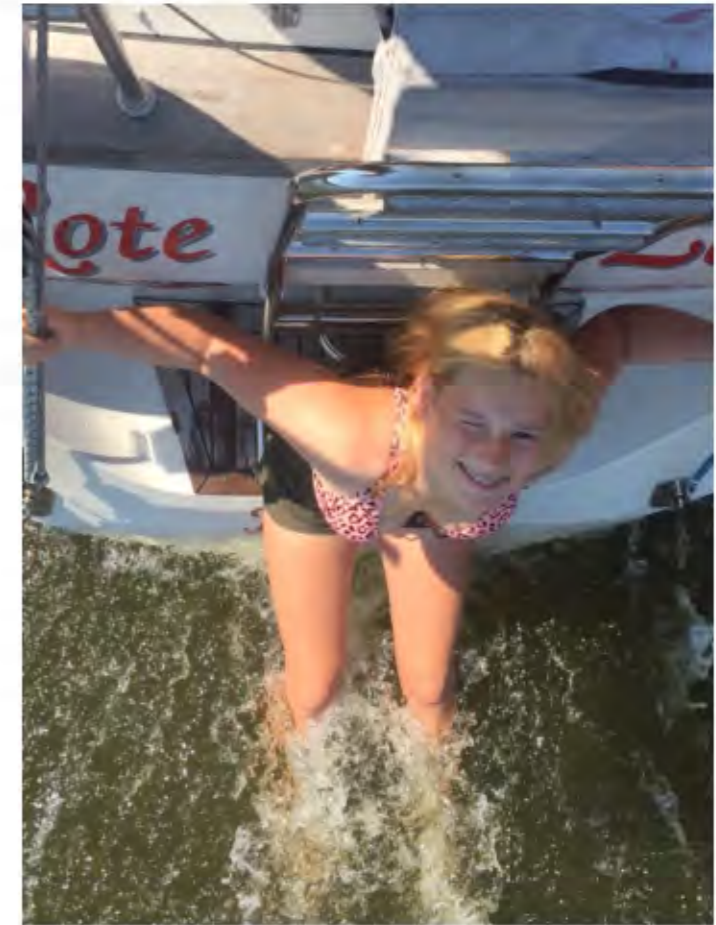
Nach 6 Wochen easy going machten wir uns langsam auf die Heimreise. Unsere anfängliche Planung zum 5. Mal durch den Göta Kanal zu gehen, rüber nach Dänemark und dann nach Hause zu fahren, haben wir verworfen, weil das Gebiet Götaland sowie Stockholm und Göteborg zu den Corona Hotspot Gebieten zählte. Hingegen an der Küste war alles gut. Wir fuhren also Kurs Süd über Västervik, Figeholm in den Kalmarsund. Hier begannen dann leider wieder Heidis Panikattacken vor großen Wasserflächen. Wir versuchten dagegen zu kämpfen in dem wir bei gutem Wetter lange Schläge machten von 40-50 sm. Aber am Übergang vom Kalmarsund in die Hanöbucht sind wir dann leider in Torhamn eingeweht und es ging nicht mehr weiter für Heidi. Wohl dem der gute Freunde hat. Dieses mal war es mein Freund Heino, der mir aus der Patsche half.

Crewwechsel in Torhamn und sofort ging es los. Heino hatte noch gedroht – das wird kein Kaffetrinker Törn – Recht hatte er!

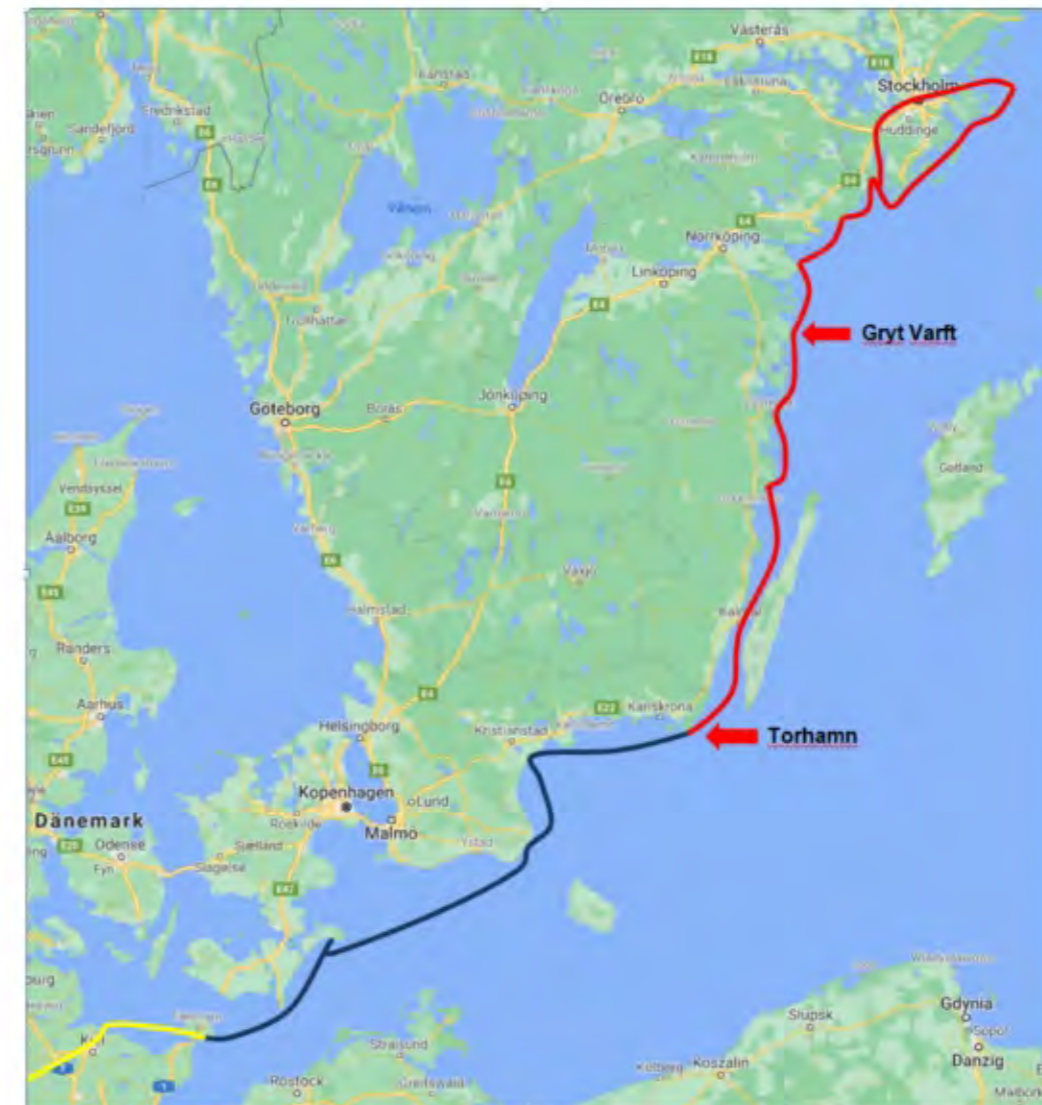
Genua 4 und einmal gerefftes Groß war nun Standard. Wir hatten aber auch etwas Glück, keine Kreuz, meistens am Wind und ab und

zu einen kleinen Schrick in den Schoten. Nach 4 Segeltagen und einem Hafentag in Åhus wegen zu viel Wind, waren wir in Burg auf Fehmarn. Heino gehörte genauso wie Manfred, unser Schatzmeister, zu meiner damaligen Regattacrew auf meinen vorherigen Schiffen – Beason 31 und Faurby 393 „Jessica“ – mit denen wir über Jahre die Elb- und Nordsee Wettfahrten heimgesucht hatten. Man kennt sich also sehr gut und deshalb konnten wir die 240 sm Strecke entspannt mit max. möglichem Speed absegeln. Daran hindern konnte uns auch nicht der plötzliche Materialschaden unserer Rollgenuananlage während der Fahrt. Der Schlitten am Vorstag, an dem das Fall angeschlagen war, war aus Überlastung gebrochen. Heino hatte sofort die Genua geborgen und wir konnten sie anschließend mit dem Spi-Fall wieder hochziehen. Ein Glück das er trockene Ersatzklamotten mit hatte.

In Burg auf Fehmarn gab's den nächsten Crewwechsel. Heino ging von Bord und an Bord kamen Bordkatze Rommy, „Mietkind“ Julie und Schisser Heidi. Von hier ging es sutsche Piano nach Hause.



Julie auf ihrer Lieblings-Sitzposition



Für 2021 musste ich meiner Frau versprechen mein Hauptaugenmerk auf die Dänische Südsee zu werfen. Naja, hat auch mit See zu tun und man wird ja auch älter.

**Die Tour der
SY Rote Zora
Sommer 2020:**

**Rot: Jörg mit
Heidi + Rommy**

**Blau: Jörg mit
Heino**

**Gelb: Jörg mit
Julie, Rommy +
Heidi**

Impressum:
Segelkameradschaft Ost e. V.
Rüschweg 32,
21129 Hamburg

| | |
|-----------------|--|
| Vereinszeitung: | Peyser Bulle |
| Internet: | www.sko-segeln.de |
| facebook: | SKO Segeln |
| Instagram: | sko _segeln |