

Der Peyser Bulle

Mitteilungsblatt für die Mitglieder der Segelkameradschaft Ost e.V.



Was ist eigentlich ein **PEYSER BULLE?**

Neue Mitglieder der SKO wissen sicher nicht woher der Name „Peyser Bulle“ kommt. Ich bin wohl das einzige Mitglied der SKO das noch am Peyser Bullen vorbei gesegelt ist.

Also: Der „Peyser Bulle“ war eine Fahrwassertonne auf dem Frischen Haff die zur Einfahrt des Fischerdorfes Peyse führte Das Wasserbauamt Pillau, zuständig für die Tonnen, schickte eine Abrechnung zum zuständigen Amt in Berlin:

„Peyser Bulle, 2 x mit Lackfarbe gestrichen“

Die Antwort aus Berlin:

„Warum hält sich das Wasserbauamt Pillau einen Bullen? Warum musste der gestrichen werden? Und hätte nicht auch ein Anstrich gereicht?“

Dieses Schreiben aus Berlin gab es wirklich, es hing eingeraht beim Wasserbauamt Pillau. Mein Vater - bis zu seinem Tod Mitglied der SKO - hat es dort mit eigenen Augen hängen sehen!

Rosemarie Goretzki



Editorial

Liebe Mitglieder,

eigentlich ist dies der Platz für die Chefredakteurin des Peysers sich zu outen - nun mal nicht.

Aus gegebenen Anlässen muss man die Macherin unserer Vereinszeitung, den Peyser Bullen, hier mal ganz doll loben. Der Peyser stellt sich im Inhalt, Gestaltung und Qualität sehr gut dar - er ist wahrlich ein exzellentes Aushängeschild für unseren Verein und Werbung für neue Mitglieder. Das haben wir unserer Chefredakteurin Anna zu verdanken und natürlich auch den fleißigen Amateur - Schriftstellern - Zulieferern. Hier ist ein ganz großes langes Danke „Händeschütteln“ angebracht. Ebenfalls bekommt unser Internetauftritt von Anna und ihrem Technik-Team ein neues frisches Design und geht jetzt bald ins Netz. Lasst Euch überraschen. Es wird zum Start eine Rundmail geben.

In den vergangenen Jahren wurden viele verschiedene Aktivitäten, Feste und sportliche Ereignisse von vielen SKOten gerne angenommen. Man merkt, dass unser Clubleben wieder Fahrt aufgenommen hat. Es ist zu hoffen, dass dadurch die Basis für ein gutes Miteinander und das gemeinsame Engagement für unseren Verein nachhaltig bleibt und sich gut weiterentwickelt. Nun denn, es sind noch viele Aufgaben zu lösen. Den vielen Helfern und Unterstützern unseres Vereins ein großes Dankeschön und für das Neue Jahr

Mast und Schotbruch

Jörg



E-Mail:

anna_schuerger@hotmail.com

Telefon: (neue Nummer)

0151 68 40 58 49



INHALT

4	Blinder Passagier	38	Absegeln 2016
8	Monarch-Seglertreffen	44	Weihnachtsfeier
14	Teeny Segelcamp	45	Du bist gefragt
17	Früher war besser Teil 2		
20	Piratensegler		
22	SKO Weltweit Teil 2		
31	In Gedenken		
33	Grundberührung		
36	SKO Fuhrpark		

VEREINSDOKUMENT

46-47 Protokoll Eignerversammlung





Ein blinder Passagier an Bord

Vier Tage über Himmelfahrt, ein schönes langes Wochenende liegt vor uns.

Am ersten Tag haben wir einen wunderschönen Segeltörn von Sonderburg auf die kleine Insel LYÖ, die in der dänischen Südsee liegt. Die meisten werden diese kleine Insel kennen. Auf Lyö treffen wir Freunde mit denen wir nachmittags grillen und abends noch ein Gläschen Wein trinken. Die Nacht ist ruhig und wir schlafen wunderbar erholsam auf unserer Baldrian. Am Abend zuvor hatte ich über die Vorschiffsluke, unter der unsere Koje ist, unsere Regenpersenning gespannt. Das ist eine kleine Plane, die nur etwas größer ist als das eigentliche Luk. Bei Regen kann man das Luk leicht offen stehen lassen um frische Luft zu bekommen ohne dass der Regen, der aufs Deck prasselt, nach innen spritzt. Außerdem ist es ein guter Sichtschutz denn in der Koje wird ja nicht nur geschlafen. Früher war diese Persenning dunkelblau, was jedoch dazu führte, dass es immer Nacht war und man morgens nicht aus der Koje kam. Die jetzige Persenning ist weiß und hat ein kleines Fenster, sodass man aus der Koje auch den Windex beobachten kann.

Als ich an diesem Morgen aufwachte lag unter der Persenning auf dem Luk ein großes schwarzes haariges Tier. Ich dachte Ratte, Biber oder irgend so ein ekliges Viech. Ich bekam einen Riesenschreck schlug einmal kräftig unter das Luk woraufhin das Tier verschwand. Ich hörte noch ein kurzes Kratzen aber dann war's ruhig.

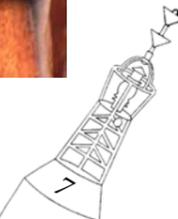
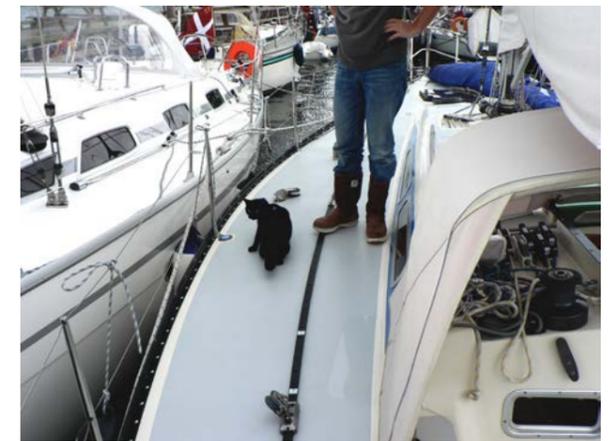
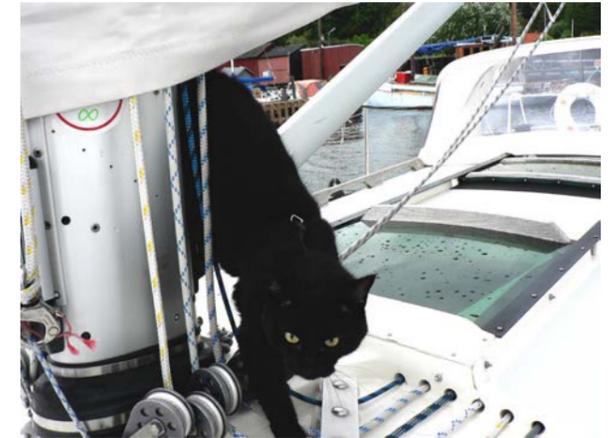
Da absolut kein Wind war, beschlossen wir am Vormittag nach Dyreborg zu fahren. Für die 3,5 sm wollten wir kein Segel setzen. Kurz vor Dyreborg bewegte sich jedoch irgendetwas unter der Baumpersenning. Ich war auf der Stelle stinksauer weil ich vermutete, dass das Tier mein neues Segel beschädigt oder eingesaut hatte. Im Hafen von Dyreborg sind wird der Sache dann auf den Grund gegangen, und haben eine kleine Katze mit Lifebelt aus dem Segel herausgezogen. Das Großsegel hatte Gott sei Dank keinen Schaden genommen. Nun stellen wir uns die Frage wem diese Katze gehören könnte, denn mit einem Livebelt wird sie wohl nicht herrenlos sein. Da wir keine Lust hatten wieder nach Lyö zurück zu fahren, haben wir über UKW die Fähre, die von Faaborg nach

LYÖ fährt angerufen und den Kapitän gebeten mit dem Hafenmeister auf Lyö Kontakt aufzunehmen, damit dieser im Hafen alle Besucher nach einer vermissten Katze befragt.

Die folgende Nacht war wohl die unruhigste die wir je auf unserem Boot erlebt haben. Wir hatten die Kuchenbude gebaut und die Katze im Cockpit an einer langen Leine festgebunden. Sie wollte dort aber partout nicht schlafen und hat die ganze Nacht gemaunzt und versucht, trotz der Leine, ins Schiff zu kommen. Irgendwann habe ich die Leine los gemacht und das Steckschott reingeschoben (ich habe eine Katzenhaarallergie), und die Katze im Cockpit alleine gelassen. Diese hat sich dann doch wieder im Großsegel verkrochen und wir konnten uns noch eine Müitze Schlaf genehmigen.

Bis zum folgenden Morgen haben wir jedoch leider keine positive Rückmeldung von der Fähre, bzw. dem Hafenmeister bekommen. Wir sind also wieder zurück nach LYÖ und haben die Katze dort an Land gesetzt, hoffend, dass jemand, der die Katze vermisst, sie dort suchen wird. Wir haben sie bei unseren späteren besuchen auf Lyö nie wieder gesehen.

Jan Garbers



Fahrtentreffen

der Monarch-Segler am Achterwasser

in Zinnowitz/Usedom vom 28.5. –10.6.2014



Nachdem wir 2013 auf der Schlei unterwegs waren, siehe Bericht im Peyser Bullen 01-Mai 2014 wurde das Achterwasser angesteuert, es hatten sich 6 Monarchen und 1 Rotkäppchen angemeldet.

Mittwoch, 28.5.14

Der Wind hatte nicht nachgelassen (6-7 Bft), sodass wir einen Ausflug nach Greifswald machen. Wir, heißt Winni aus Nierstein, Hans und Hans-Jürgen mit Frauen aus Meine und Kaarst, Philipp aus Gifhorn, Thomas aus Eschwege und ich mit Rita und Tochter Sarah. Vom Chiemsee ist Mike mit Monika und Ludwig (mit Zitter) angereist und Erwin ohne Boot vom Sorpensee. Die Stimmung ist noch etwas gedrückt, da man schon in der ersten Nacht an drei Booten die beliebten kleinen Außenborder geklaut hat. Nach Stadtrundgang und Cafebesuch wollen wir vorwiegend die Holländerbrücke in Wiek über den Ryck überqueren, kehren aber um, als wir die ausfahrbaren Poller sehen.

Donnerstag, 29.5.14

Endlich hat der Wind auf ca. 4 Bft nachgelassen. Mit Wind aus NO segeln wir einen kleinen Dreieckskurs von 9,3 sm zur Untiefentonne vor der Halbinsel Görnitz, zum Hafen Loddin und zurück zum Hafen Zinnowitz.



Freitag, 30.5.14

Heute wollen wir nach Netzelkow auf der Halbinsel Gnitz segeln. Bei Sonnenschein und angenehmen 3-4 Bft umrunden wir die Insel Görnitz mit Nordkurs in die Bucht von Netzelkow. Am Steg des Restaurantschiffes begrüßt uns der Wirt mit Dr.-Titel mit „Herren Kapitäne“. Die Matjesbrötchen verziert seine Frau immer individuell mit einem Clownsgesicht. Dazu ein großes „Alster“, was braucht man mehr.

Auf dem Rückweg frischt es wieder auf 5-6 Bft auf und schnell baut sich eine kurze hackige Welle auf, kein Wunder bei ca. 3 m Wassertiefe. Auf der Kreuz heißt das Wasserdusche bei jeder Welle. Auf meinem Monarch bricht der Beschlag des Pinnenauslegers, so dass ich kaum noch Höhe laufen kann. Als letzter Segler erreiche ich mit Absicherung von „Winni unter Motor“ den Zinnowitzer Hafen.

Gesegelte Strecke 13,3 sm, max 6,2 kn.

Zum Abendessen treffen wir uns beim „Fischer und sin Frau“ in Zempin, eine Empfehlung!

Samstag, 31.5.14

Hans, Hans-Jürgen, Mike und unser ältester Monarchist Philipp (80plus) slippen ihre Boote, um am 01.06.14 die Rückreise anzutreten.

Winni, Thomas und ich bleiben noch in Zinnowitz. Thomas segelt jetzt zwar Rotkäppchen, ist der Monarch-Truppe als „Ehemaliger“ aber weiter treu verbunden.

Winni segelt mit ihm in Richtung Loddiner Höft, eine 24 m hohe Steilküste. Mit an Bord ist Ludwig unser Zitterspieler. Zurück entlang der Küstenlinie mit Koserow und dem 60m hohen Streckelsberg und Zempin in den Hafen. Gesamt 12,1 sm, max 5,6 kn. Die Dalben im Hafen sind für die Reiher beliebte Aussichtspunkte, an sie ran kommt man nur mit dem Teleobjektiv.

Zum letzten gemeinsamen Abendessen treffen wir uns im Hafenrestaurant Kombüse 3, wo Ludwig gekonnt Zitter spielt, natürlich auch aus dem „3. Mann“. Herzlicher Abschied von den Abreisenden, Mike hat bis zum Chiemsee zurück 17 h gebraucht, wie er später berichtet.





Sonntag, 1.6.14

Heute ist Winni bei Thomas und seinem Rotkäppchen an Bord, ich segel meinen Monarchen „Hatschi“. Wir wollen aus dem Achterwasser über den Peenestrom zum Festlandsstädtchen Lüssow. Wir lassen die Untiefentonne „Warther Haken“ an Backbord liegen und erreichen Lüssow durch betonntes Fahrwasser. Nach Futterpause geht es zurück und 19.20 Uhr haben wir 21,6 sm auf dem Log, max 5,9 kn.

Montag, 2.6.14

Partnertausch bei Thomas, Winni segelt „Shaggy“ und ich bin Bord. Wir steuern zunächst die Untiefentonne „Wussow-West“ vor dem Loddiner Höft und dann östlich den Hafen Stagnieß an, versteckt im Wald gelegen. Auf der langen Mole sitzen stolze Reiher, immer auf Distanz bedacht. Zurück frischt es auf und Winni's Kappe geht über Bord. Bis er das Mütze-über-Bordmanöver gefahren hat, verschwindet sie in der Tiefe. Die andern spotten, es sei ein Barsch mit Kappe gesehen worden. Provisorischer Sonnenschutz durch Taschentuch mit drei Knoten. (hat uns an einen Seeräuberfilm erinnert). Gesegelt 14,2 sm, max 5,1 kn.



Dienstag, 3.6.14

Heute wird nicht gesegelt, sondern Thomas beim Abriggen und Auskranken seines Bootes geholfen. Am Hafen gibt es immer was zu sehen und in „Steffens Räucherbude“ kann man Euros in Matjes oder Räucherfisch und Flens (das mit dem Plopp) tauschen.

Mittwoch, 4.6.14

Nach Verabschiedung von Thomas wollen Winni und ich nach Krummin, aber der Wind reicht nur bis Netzekow, wieder Matjes mit Clowngesicht. Abendessen beim Italiener an der Seebrücke von Koserow. Herrlicher Sonnenuntergang über der Ostsee.

Donnerstag, 5.6.14

Heute geht Winni allein raus. Bei 4 Bft soll es wohl bis Krummin reichen. Er umrundet die Halbinsel Gnitz zwischen dem Kliff „Weißer Berg“, 32 m hoch und der Untiefe „Hohe Schaar“. Ab der Tonne 72 im Peenestrom



steuert er NNO nach Krummin, mit achterlichem Wind auffrischend auf 5 Bft. In nasser Rauschefahrt mit mehr als 6 kn erreicht er den Hafen.

Im Cafe „Naschkatze“ gibt es Kaffee und „Froschkuchen“. Wie??? Auf Nachfrage „Quaaaark“, aha ist der Groschen gefallen?

Auf dem Rückweg Grundberührung bei „Hohe Schaar“. Er macht nicht den „Schettino“ sondern kurbelt den Hubkiel hoch und kommt schnell wieder frei. Es soll im Achterwasser

richtig große Findlinge aus der letzten Eiszeit geben. Wir (Rita, Sarah und ich) haben das OZEANEUM in Stralsund besucht und Informationen über die Umweltverschmutzung und den negativen Einfluß auf die Weltmeere gesammelt.

Freitag, 6.6.14

Nachmittags fahren wir mit Winni nach Karlshagen, wo wir auf dem Traditionsegler „Weiße Düne“ anheuern, der mit uns den Peenestrom abwärts auf den Greifswalder Bodden steuert. Am Ende der Knaakrücken-Rinne werden die Segel gesetzt, Gaffel-Groß, Besan, Fock und zwei Klüver. Das hat aber den Wind erschreckt und er schläft ein. Es gibt Fischsuppe und Fischplatte reichlich. Bei tollem Sonnenwetter und klarer Sicht auf die Inseln Ruden und die Greifswalder Oie sowie die Halbinsel



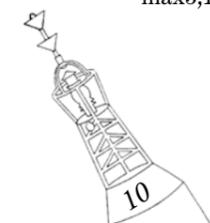
Mönchgut auf Rügen. Peeneaufwärts an Peenemünde vorbei erreichen wir wieder Karlshagen.

Samstag, 7.6.14

Um 11.00 Uhr treffen wir uns zum Jazzfestival im Park von Zinnowitz, danach Strandspaziergang bis zur Fischerhütte. Winni macht noch eine Radtour nach Koserow durch den Wald und zurück über den Wiesendamm entlang des Schilfgürtels. Storch und Reiher wollen nicht aufs Foto.

Pfingstsonntag, 8.6.14

Winni und ich segeln bei raumem Wind Richtung Loddiner Höft, dann quer rüber zur Insel Görnitz und in Rauschefahrt zurück zum Hafen, ca 12 sm. Abends treffen wir uns wieder zu Irish Folk und Jazz im Park, der aber durch Gewitterregen beendet wird. Wir flüchten zum Essen in ein Restaurant.





Pfingstmontag, 9.6.14

Eigentlich wollen Rita und ich mit Winni nach Rankwitz am südlichen Peenestrom, aber bei 2-3 bft zu weit, also nach Netzelkow zum dritten.

Von hinten kommt der Zollkreuzer „Rheiderland“ auf, mit Fahrt und Bugwelle. Aber er zeigt gute Seemannschaft: Er nimmt vorher die Fahrt raus, passiert uns maßvoll und gibt erst 200m

vor uns wieder Gas. Nochmals Danke!

Dr. Stadermann begrüßt uns wieder als Kapitäne, Rita als Kapiteuse? Was gibt's zu essen?, natürlich Matjes mit...und Meerrettich.

Bei herrlicher Sonne und leichter Brise (extra für Rita bestellt) geht es zurück, gesegelt 12,5 sm.

Beim Festmachen fehlt am achterlichen Festmacher ein Schäkel, den zwei Jungs „zufällig gefunden“ haben- diese Schlitzzohren.

Dienstag, 10.6.14

Heute müssen wir aus dem Wasser und wollen noch einen kurzen Schlag nach Zempin-Lüttenort machen. Aber dann schläft der Wind und unser Tatendrang ein.

Ein Dickschiff wird gekrant und der Mast gestellt. Die Kranmannschaft will uns danach drannehmen.. Die Wartezeit verbummeln wir an Steffens Räucherbude bei Fischbrötchen und Alster.

Dann geht es mit meinem Heißgeschirr ruckzuck aus dem Wasser und beide Monarchen müssen auf den Anhängern verzurrt werden.

Zum Abschied fahren wir nach Koserow in die Salzhütte und hauen noch mal richtig Fisch rein, muss ja ein Jahr reichen.

Fazit: Wieder mal ein Treffen von Monarch-Seglern und ihren Frauen, das auf dem Wasser und an Land richtig Spaß gemacht hat und Lust auf das nächste Jahr macht.

Gerhard Nagel, Monarchjolle „Hatschi, GER 291“ mit Unterstützung von Winfried Jackenkroll, Vorsitzender der Monarch-Klassenvereinigung



BONDI

Der neue 36 Fuß Racer von Andrea Jonas und Sven Kurka.

Der Schiffname ist von „Bondi-Beach“ in Australien abgeleitet, wo der Konstrukteur des Schiffes wohnt. Nach 5 Jahren Bauzeit hat Sven sein Meisterstück aus Kohlefaser fertig und zu Wasser gelassen. Sein Motto für die Zukunft: „Unter 6 Knoten Speed wird der Motor angemacht.“



Ich nach getaner Arbeit!



Wenig Wind, trotzdem viel Spaß!



Das Sommer-Segelcamp 2016 für Optis und Teenys

Das Sommer-Segelcamp 2016 für Optis und Teenys fand am Ende der Sommerferien auf dem Gelände des Segel Clubs Vierlande (SC4) am Oortkatener See statt. Es dauerte vier Tage und wir hatten tolles Sommerwetter.

Als wir morgens um ca. 9 Uhr dort ankamen lernten wir unsere Trainer kennen, die uns in den nächsten Tagen Tipps und Tricks beibringen sollten und wir begannen unsere Zelte aufzubauen und anschließend unsere Boote, die wir mitgebracht hatten, vom 4er-Trailer abzuladen. Das war schon mit viel Spaß verbunden. Als alle damit fertig waren fanden wir uns auf der Terrasse dort ein und machten eine Vorstellungsrunde. Jeder sollte sagen wie er heißt, wie alt er ist, in welchem Verein er segelt, und wen er hier kennt.

Insgesamt haben 20 Optis mitgemacht.

Wir verstanden uns alle schon jetzt richtig gut und wir hatten zusammen schon richtig viel zu lachen. Nach dem Mittagessen gingen wir aufs Wasser. Es war sehr wenig Wind und deswegen durften wir aus den Booten springen und schwimmen. Als wir wieder im Hafen waren gab es noch eine lange Schwimmeinheit bis zum Abendessen. Nach dem Abendessen gab es Freizeit bis 22:00 Uhr, aber dann sollten alle auch Bett fertig sein.

Am nächsten Morgen durfte, wer wollte, mit einem Trainer zum Bäcker und zurück joggen. Währenddessen sind viele andere Kinder schon aufgewacht und haben das Frühstück vorbereitet.

Nach dem Frühstück gab es eine lange Segel und Badezeit. Als wir draußen auf dem Wasser waren war wieder kein Wind. Wir durften einfach so vom Boot springen, um zu baden, das war echt cool.

Dabei lernten wir auch wie wichtig es ist die Schwimmwesten immer gut zuzumachen.

Wir haben ein paar Spiele mit Bällen im Wasser gemacht. Dann sind wir in den Hafen gefahren und bekamen kurz danach auch schon Mittagessen. Als wir mit dem Mittagessen fertig waren, sind wir wieder aufs Wasser gegangen. Jetzt war mehr Wind und wir sind den See hoch und runter, kreuz und quer gesegelt. Das hat dann richtig viel Spaß gemacht. Die Trainer hatten uns am Anfang versprochen, dass der Spaß nicht zu kurz kommen soll.

Das haben sie jetzt schon lange wahr gemacht. Als wir wieder an Land kamen war das Abendbrot schon fertig. Wir bekamen noch ca. 1 Stunde Badezeit, dann sollten wir uns Bett fertig machen.

Am dritten Tag lief es genauso ab am Morgen wie tags zuvor. Ab zum Bäcker, dann Frühstück und raus aufs Wasser mit gutem Wind und Sonnenschein.

Fast kam der versprochene Spaß zu kurz weil die Trainer viele Sachen mit uns übten.

Wir mussten üben hoch am Wind zu segeln.

Dann mussten wir kreuzen und halsen üben.

Dann kamen die Power-Halsen dran.

Natürlich fuhren wir auch einige Regatten um das erlernte anzuwenden.

Über die Zusammenstöße will ich jetzt nicht sprechen. Da hatten die Trainer wohl was vergessen uns zu erzählen.

Abends durften wir dann wieder im See baden und mit einem Lagerfeuer gab es Abendessen direkt am See. Ein Trainer hatte eine Gitarre dabei und machte schöne Musik. Alle hatten viel zu erzählen, keiner wollte in die Koje gehen, es war eine tolle Veranstaltung.

Am vierten Tag haben wir nach dem üblichen Frühstück die Boote gesäubert und auf die Trailer verladen. Mittags holten uns die Eltern wieder ab und es ging zurück zum SVWS Schuppen in Wedel.

Hier gibt es übrigens eine sehr aktive Jugendarbeit.

Die Optis wurden von uns mit unseren Eltern abgeladen und in die Fächer verstaut.

(Oortkatener)-Seeluft macht auch hungrig und auf dem Nachhauseweg gab noch Burger von Big Mac.

Im nächsten Jahr kann ich diese Veranstaltung nicht wieder mitmachen da ich dann auf einen TEENY segeln werde. Dafür gibt es aber auch solche tollen Trainingstage.

Liebe Grüße, Julie



**Hamburger Seglerjugend
im Hamburger Segler-Verband e.V.**

Jedes Jahr in der letzten Sommerferienwoche

Die Hamburger Seglerjugend (HSgJ) veranstaltet jedes Jahr in der letzten Sommerferienwoche das Sommercamp. Es findet am Oortkatener See beim SC4 statt. Dort wird fünf Tage lang gesegelt und gezeltet und daneben finden viele weitere Aktivitäten statt, wie Grillen oder Lagerfeuer. Meist werden auch eine Nachtwanderung und Gruppen Spiele geboten.



An der Veranstaltung können 50 Kinder aus allen Hamburger Segelvereinen teilnehmen. Das auf und abbauen der Zelte übernehmen die Eltern der Kinder an den An- und Abreisetag.

Betreut werden sie von zahlreichen versierten Trainern aus verschiedenen Vereinen unter Regie der Hamburger Seglerjugend.



FRÜHER WAR BESSER TEIL II

oder: Früher war härter, die Heimsuchung der „Kuterrussen“

„Es war eine geile Zeit“

So oder ähnlich die Kommentare der „Segelopas“, heute 70 und älter. Es sind die Jahrgänge, die das Segelhandwerk auf einem traditionellen Jugendkutter erlernt haben. Ein wohl leidgeprüfter Segler berichtet über seine Erfahrungen mit den Besatzungen der Jugendwanderkutter auf der Elbe:

Nur wenig mehr können den Ruhe und Einsamkeit suchenden Stadtmenschen, der das Segeln als Kontrast zu seinem alltäglichen Umfeld betreibt, von einer Horde „Kutter - Russen“ trennen, die lärmend und auf ständiger Suche nach Abwechslung jedweder Art wie eine Heimsuchung in „sein“ Refugium einbrechen. Dann ist schnell das eigentlich Verbindende übersehen. Kein Auge

mehr für das interessante Fahrzeug entwickelt, mit dem jene da nebenan gerade unterwegs sind: der Jugendwanderkutter. Ebenso wie der im Fahrwasser der Elbe treibende Segelkutter, dessen Mannschaft fröhlich mit Bierflaschen zur Brücke eines großen Frachters hinauf winkte und die Schiffsführung zu einem Ausweichmanöver zwang (so der Bericht eines Elblotsen).

Es wurden gegenüber Jugendkuttern Hafenanlaufverbote ausgesprochen. Sicher ist das Geschichte und es handelt sich um Einzelfälle.

Wie war das denn früher, vor grauer Vorzeit, mit dem Jugendkutter und den jugendlichen Mannschaften auf der Elbe? Kurz nach dem letzten Kriege, also um 1950 herum, gab es schon wieder oder immer noch Jugendwanderkutter im Blankeneser Segel Club. Grete und Theo-

der Tetzen führten ein strenges Regiment. Für einen 10-jährigen Bengel mussten die Eltern schweren Herzens 4,25 DM Jahresbeitrag entrichten. Kutterführer waren Walter Vehstedt und Heino Pohl. Im alten Clubhaus hatte der legendäre Mathias von Appen als Bootsmann das Sagen. Es wurde Seemannschaft gepaukt. Palstek und Schotstek musste mit geschlossenen Augen sitzen.

Die Kutter waren aus Holz und mussten jährlich von Grund auf überholt werden. Da mussten alle mit ran. Da wurde mit Inbrunst geschrubbt und geschliffen und Farbe gewaschen. Nicht selten quoll das Blut unter den Fingernägeln hervor.

Die Kutter lagen winters vor dem Bootshaus aufgebockt und von Mai bis September hart an der Fahrwasserlinie in der Elbe an einer Boje bei der Bootsvermietung Breckwoldt. Mit dem Segeln war es am Anfang nichts. Da musste erst Rudern oder Ruxen geübt werden. Das schwere Boot wurde von zwei mal fünf Ruderern gerudert und wehe, wenn mal der Riemen im Wasser unterschneidet, dann wurde gleich angefragt, ob man Krebs fangen möchte oder „der paddelt ja wie ein Hamburger“. Vor dem Blankeneser Bulln und dem Bootshaus musste besonders exakt gerudert werden. Blamieren wollte man sich möglichst nicht. Da standen auch die Eltern und Verwandten und sahen sich an, was der Sprössling bis dato gelernt hatte.

Gerudert wurde zur Kirschzeit nach Neuenschleuse. In den alten Kirschbäumen am Deich konnte man, zum Ärger der Obstbauern, die gesamte Kutterbesatzung in die Bäume klettern sehen. In der Sommerzeit ging es zum Baden nach Meyers Sand und zurück. Merkwürdigerweise oft an einem verwunschenen Nacktbadestrand an der Südseite von Meyers Sand vorbei.

Endlich durfte auch gesegelt werden. Die Kutter wurden von vier Mann an die Innenkante des Bulln verholt. Die Masten mit Segel und Takelage mussten herumgetragen werden. Die Masten wurden eingesetzt und die Wanten gespannt. Persenning, Schlafsäcke und alle privaten Utensilien waren unterzubringen.

Gesegelt wurde ab Sonnabend um die Mittagszeit nach **Lühe** oder **Neuenschleuse**. Je nachdem, wie die Tide war. An Bord waren bis zu 12 Mann. Jeder hatte seine Aufgabe. Einer an der Fock oder am Großsegel. Die anderen mussten auf der hohen Kante sitzen oder das Schwert bedienen und aufklaren. Geschlafen wurde unter einer großen Persenning, die zeltartig zwischen den Masten und dem Segelbaum gespannt wurde. Darunter war es urgemütlich. Die Unterlage waren alte Schwimmwesten aus Kapok auf den Lahmbrettern. Bevorzugt waren die Plätze auf der Back und natürlich in der „Küchenbude“ achtern. Unangenehm war es, wenn es regnete.

Da durfte man nicht an die Persenning kommen, dann tropfte es gnadenlos auf die Schläfer. Es wurden Kutterregatten gesegelt. Die **Hamburg – Cuxhaven Regatta** war schon eine Herausforderung. Es ging so richtig zur Sache.

Da wurde gnadenlos das Boot auch durch die Nacht geknüpelt und dann auch noch gegen die Tide an.

Dann kam auch viel kaltes Wasser ins Boot. Darunter litten meistens die Jüngsten, denn die saßen vorne und bedienten die Fock.

In den großen Ferien gingen die Kutter auf große Ostseetour. Da wollten natürlich alle mit. Dann kamen noch zwei große Kisten an Bord. Darin befanden sich nautische Geräte, Kochgeschirr und weitere Ausrüstung. Geschlafen wurde zwischen dem Schwertkasten links und rechts zu zweit. Eine drangvolle Enge. Hilfwillige Schipper schleppten die Kutter durch den **Nord – Ostseekanal**. Da die meisten Schiffe nicht abstoppten, musste man höllisch aufpassen, dass die Schlepplleine nicht riss. Ja, so war das anno dazumal, so Anfang der 50er Jahre. Sonstige Freizeitangebote waren doch arg eingeschränkt. Dass kleine Kinder heute mit den Dingis segeln, davon konnte man damals nur träumen.

Im Jahre 2009 wurde das zweite norddeutsche Jungseniorentreffen unter dem Motto: „**60 Jahre Kutterzirkus**“ in Schulau veranstaltet und viele der alten und nicht so alten „Kutterrussen“ waren dabei.

Die Freizeitangebote sind heute vielfältig, sodass sich Jugendliche kaum noch entscheiden können, ob sie für das Segeln im Jugendwanderkutter noch Zeit haben. Dass ein 16-jähriges Mädchen in Pumps zum Segelunterricht kommt und erklärt, dass sie wenig Zeit hätte, da sie gleich zum Geigenunterricht müsste, ist hoffentlich ein Einzelfall gewesen.

Die Kutterflotten sind geschrumpft. Viele Segelclubs haben gar keine Jugendkutter mehr. Diese „alten Zeiten“ des Jugendkutters sind sicherlich inzwischen passé. Aber dennoch gibt es auch heute noch Klubs, in denen diese Segelgemeinschaften mit Jugendkuttern gepflegt werden. Der BSC, die Segelkameradschaft Hansa, der Segelclub Vegesack sowie die Segler - Vereinigung Altona - Oevelgönne, um nur einige zu nennen, bieten interessierten Jugendlichen nach wie vor die Gelegenheit traditionelle Seemannschaft sowie die maritime Tradition der Region kennen zu lernen.

Jugendkutter werden auch heute noch gebaut, als klas-

sisches Ausbildungsboot im modernen Gewand. Der Rumpf besteht dabei aus Kunststoff. Um das traditionelle Aussehen zu erhalten, werden Setzbord, Decks, Duchten und Masten in bester Bootstradition aus Holz gefertigt (Bootswerft Peter Knief). Dem Kaiser sei Dank. Der Jugendwanderkutter wurde aus den Marinekuttern (Kutter zweiter Klasse, K 11 K) der kaiserlichen Marine entwickelt. Die Rumpfbauweise der heutigen Jugendwanderkutter ist fast identisch mit der der Rettungsboote der kaiserlichen Marine um 1900. Damals wurden diese Boote von größeren Besatzungen mit Muskelkraft durch die stärksten Stürme bewegt, um Seeleuten in Not zu helfen.

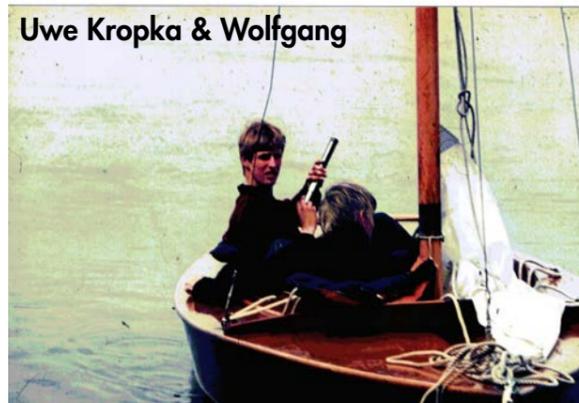
Manfred Brückner

Quellen : Heiner Fosbeck, Ulrich Körner



Meine Piraten-Zeit

ein Bericht von Wolfgang Gehrken



Uwe Kropka & Wolfgang

Meine Eltern wurden 1962 von einem SKO-Mitglied, Friedrich von Duhn, zum segeln auf der Elbe animiert und als Mitglieder geworben. Also mussten meine Schwester Annemarie und ich jedes Wochenende mit zum Maakenwerder Hafen zum segeln. Mir gefiel das und so bin ich 1964 im stolzen Alter von 16 Jahren (ja auch wir waren mal jung) selbst Mitglied in der SKO geworden. Somit war ich zu dem Zeitpunkt eines der wenigen Jugendmitglieder. Um so überraschender war, was dann geschah.

Wir schreiben das Frühjahr Jahr 1964.

Die SKO-Mitglieder stehen wie immer an einem Samstagmorgen im April zur Flaggenparade auf dem Steg im Maakenwerder Hafen (so war das früher), als oben auf dem Maakenwerder Damm ein LKW sich dem Vereinsgelände nähert. Schon von weitem ist zu erkennen, dass der LKW eine Jolle transportierte. Zur Überraschung von uns Jugendlichen (mir) erklärte der Vorsitzende, dass der Vorstand auf der Hamburgmesse einen polnischen Piraten gekauft hat. Noch auf dem LKW bekam der Pirat dann den Namen Ostwind. Alle Mann mussten mit anpacken, um die Jolle zu Wasser zu tragen.

Hurra, hurra, hurra unser Klubpirat schwimmt.

Im darauf folgenden Frühjahr 1965

hat der Vorstand der SKO mir die Erlaubnis erteilt, den Klubpiraten alleine zu benutzen, mit der Auflage höchstens bis Glückstadt zu segeln. Außerdem wurde ich verdonnert im Winter unter Anleitung des SK Kleinfeld den Piraten zu hegen und zu pflegen.

Ich hatte das Glück, oder auch das Pech, dass ich fast immer alleine segeln musste/durfte. Nur selten hatte ich mal einen Vorschoter. Ende 1965 ist dann Uwe Kropka in den Verein eingetreten und ab 1966 mit mir gesegelt.

Freitagsabends nach der Arbeit konnten die Erwachsenen nur noch das Heck des Piraten sehen. Ab, Richtung Unterelbe. Schweinesand, ganz schnell an Borstel vorbei, weil da meine Eltern und die halbe SKO lagen, ab nach Neuenschleuse, da war immer was los, mindestens 8 Jugendkutter und 20 Jollen. Da geschah natürlich auch so manches kleines Missgeschick. Wenn einer mit nem Brausebrand bei Niedrigwasser im Schlick landete, musste er



Pirat



Flaggenparade

zum Bauern transportiert werden. Mit Kaltwasser abgespritzt, durfte er dann unterm Jutesack im Heu übernachten.

Weiter geht's die Elbe runter. In Wetterndorf lagen hauptsächlich Jollenkreuzer. Die Jollen waren nur ungern geduldet. Der Wirt war uns besonders „zugetan“. Bestrich schon mal Nachts das Plums klo mit Karbolineum (*ein öliges, wasserunlösliches, brennbares, braunrotes, nach Teer riechendes Gemisch*). Wer dann Nachts mal zum Klo musste und sich auf die Brille setzte, hatte die ganze kommende Woche den leckeren Duft um sich rum. Der nächste Hafen war Stadersand oder Abbenfleth. Dort war es aber nicht ganz ungefährlich für Segler. Da gab es ein Lokal, welches sich in der Hand der Dorfjugend befand. Wenn dann die Segeljugend in ihren schmucken weißen Jeans den Mädels schöne Augen machten, gab es ordentlich Dresche.

Wenn man mal ein ruhiges Wochenende verbringen wollte, ich sag mal „Hotel-Mama“, traf man die Oldies beim Pagen-Bauern. Dann gab es noch Barnkrug, Ruthenstrom und Glückstadt aber nur an den langen Wochenenden oder zur Glückstadtregatta. Dann konnte man den Hafen zu Fuss überqueren, so voll war der.

Entgegen der Ansage des Vorstandes nur bis Glückstadt zu segeln, ging es auch schon mal darüber hinaus in die Stör (*auch wir waren schon aufmüpfig*). Einmal entsinne ich, da hat mich dort ein Gewitter überrascht und ich musste mich in den Priel von Borsfleth verdrücken. Pitschenass (*man konnte mich auswingen*) bin ich in die Kneipe am Wehr rein. Der Wirt meinte nur: „Setz Dich, gibt gleich heiße Suppe“

Später ging es dann auch mal nach Brunsi, Neufeld oder Neuhaus in der Oste. Bis Cuxhaven allerdings nicht, da fehlt dann doch ein wenig der Mut so allein.

Ergänzend möchte ich noch sagen, dass der Verein noch einen zweiten Piraten angeschafft hat, Old Joe hieß das gute Stück.

1967/68 musste ich dann meinen Wehrdienst verrichten und nix war's mit segeln.

1969 habe ich mir dann einen eigenen Piraten gekauft, IGEL.

Die Vereinspiraten sind später von Jochen Meister und Dieter Plappert gesegelt worden.

Wenn ich mich nicht irre, war es auch in dieser Zeit, als die SKO-Segelknirpse vom Verein die beiden Optis - Max und Moritz -bekamen, um segeln zu lernen.

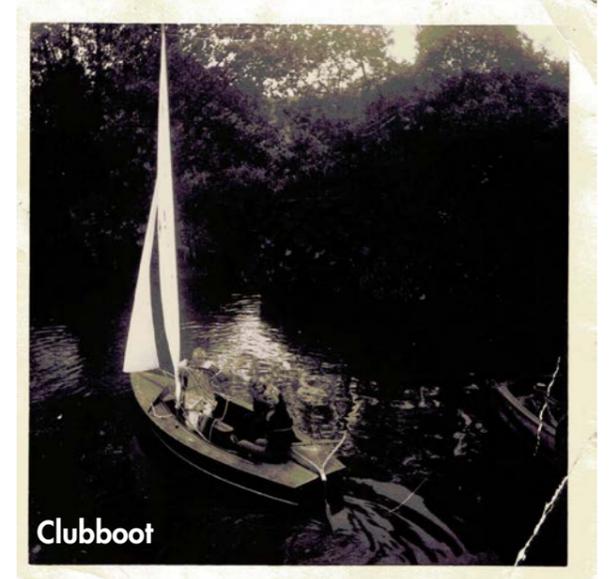
Wolfgang Gehrken



Beim Pagenbauern



Die Ostwind



Clubboot



Wolfgang in jungen Jahren

Pirat im Schlepp durch den NOK



Arcachon

SKO weltweit Teil 2

Wie bereits im letzten Peyser Bullen angekündigt, hier nun die Fortsetzung der Reise, die die X 482 LUV unternommen hat.

Ich, Jan Garbers bin mit meiner Frau Wiebke Hülsen erst später in der Karibik an Bord gegangen. Insofern habe ich für Euch die Berichte des Eigners Heiko Tornow zusammengestellt. Diese sind einfach amüsant und kurzweilig zu lesen. Und ich finde, dass man einen sehr schönen Überblick über die gesamte Reise bekommt, auch wenn man nicht alle Crewmitglieder kennt. Heikos Tochter Lea hat die Berichte jeweils veröffentlicht.

In diesem Peyser Bullen geht es von Arcachon nach Madeira.

Viel Spaß beim lesen
Euer Jan Garbers

Bedauern, auch wegen des abenteuerlichen Liegeplatzes an dem uns bei Niedrigwasser tatsächlich die sprichwörtliche Handbreit Wasser unter dem Kiel fehlt und ein „Regret“ auch wegen des wucherischen Hafengeldes; es handele sich bei der Marina nicht um einen kommunalen Hafen sondern um einen privat betriebenen.

Ganz besonders privat betrieben ist die Poissonnerie, die man nach einem zweieinhalb Kilometer langen Marsch gleich neben dem Bäcker und dem Supermarkt erreicht. Wir wollen ein Dutzend Austern kaufen, wie zuvor schon in den von der Luv angelaufenen Fischereiplätzen am Atlantik. 5,80 Euro hatten wir bislang für das Dutzend der schlürfigen Muscheln bezahlt. Hier sollen wir nun 23,60 Euro für zwölf Stück hinblättern. Mehr als viermal so viel! Frische Flossen- und Krustentiere gibt es reichlich in dem Fischladen, aber alles zu abschreckenden Preisen.

Wir kaufen nebenan erschwingliche Bratwurst. Wohin sind wir geraten? Im Hafenhandbuch findet sich eine Menge Unfug und Wahrheitswidriges über Arcachons Marina. Etwa, dass für Gäste 250 Liegeplätze reserviert seien (siehe oben!) oder dass der Hafenkaptän englisch spreche. Die überzeugte Einsprachigkeit des sonst sehr freundlichen Personals ist allerdings ein sicheres Kennzeichen fast aller Franzosen; wir haben jedenfalls kaum polyglotte getroffen auf unserer fast 900 Meilen langen Reise entlang der frankophonen Atlantikküste. Selbst Jugendliche und Studenten passen, wenn sie ihre Muttersprache verlassen sollen. Der Englischunterricht in Frankreich sei sehr schlecht, sagen sie unisono.

Auf der anderen Seite: Unser Französisch ist jammervoll. Zeichensprache und heiteres Worteraten helfen weiter. Dass Arcachon für fremde Segelschiffe keine gute Adresse ist, scheint sich herumgesprochen zu haben. Wir sind hier wirklich und wahrhaftig das einzige Boot mit fremder Flagge. Dabei hat die Stadt eine einzigartige Landschaft zu bieten, die jeden Umweg rechtfertigen würde. Das nachhaltigste Erlebnis bietet die große

Bericht Nr. 6: Von Arcachon nach Bilbao

Wetter: 2 Bft., Wolkenlos.

Nun muss ich aber mal wirklich meckern. Der Hafen der südfranzösischen Stadt Arcachon ist eine Zumutung. 80 (in Worten: achtzig Euro!) für einen Tag. Und dafür diese Leistung: ein Liegeplatz von nur acht Metern Länge für unsere 14,50m Luv, eine einzige, dazu noch absolut unzumutbare Dusche in einer Marina für immerhin 3000 Boote; von der einen einsamen Toilette will ich schweigen, es könnten sich zartbeseitete Leser über allzu grobe Vokabeln erregen.

Das sonst in allen europäischen Häfen mittlerweile obligatorische freie WLAN für den Zugang ins Internet? Fehlanzeige. Wir hören ein „Excuse“ ein freundliches

Wanderdüne, die schon bei der Ansteuerung von See aus beeindruckt. Wir klettern die 170 in den knietiefen weichen Sand gelegten schiefen Stufen hinauf und mühen uns barfuss weitere 30 Höhenmeter. Die Belohnung ist eine atemberaubende Aussicht auf das weite Watt der großen Bucht und das von Wind und Wellen weich modellierte vorgelagerte Sandhaff.

Also: **Arcachon** immer wieder. Aber in der Bucht ankern und mit dem Gummiboot an Land.

Heiko Tornow

Bericht Nr. 7: Auf See vor Nordspaniens Küste

Wetter: 0-1Bft., unter Motor

VOM GEPLANTEN UNTERGANG NACH LÄNGERER SEEFAHRT

Über was man so redet, beim gemütlichen Essen. Heute ist es noch warm, die tiefstehende Venus, der Abendstern, ist eben gerade nach nur wenigen Minuten ihres frühen Leuchtens hinter den Ausläufern der nahen baskischen Pyrenäen untergegangen.

Untergang. Das ist das willkommene Stichwort für ein anregendes Tischgespräch im Cockpit der Luv. Es stellt sich nämlich als Ergebnis einer kleinen Umfrage entlang der Sitzordnung von Steuerbord übers Heck nach Backbord heraus, das alle fünf Crewmitglieder dermaleinst untergehen wollen, bevorzugt in der Nordsee, vor Cuxhafen. Seebestattung ist ja ziemlich populär geworden und für wen, wenn nicht für mehr oder weniger betagte Seebären, bietet sich so etwas als letztes Reiseziel an?

Michael berichtet anregend von einer solchen Zeremonie, die unlängst vor Neustadt vonstatten ging. Er weiß davon nur aus zweiter Hand, von einem Seglerfreund, das spricht dafür, das es sich nicht um Seemannsgarn handelt. Michael also erzählt: Die kleine Trauergemeinde hatte sich auf einer schmalen Barkasse eingeschiffert und war zunächst frohen Mutes in See gestochen. Die bekränzte Urne des verstorbenen Freundes, mutmaßlich – so Michael – auch ein Segler, besetzte einen zentralen und bekränzten Ehrenplatz an Deck. Schon in der Hafeneinfahrt, die sich nach Osten öffnet, stand gehöriger Schwell, weiter draußen wurde es weit wackeliger. Der großen Mehrheit an Bord wurde rasch und nachhaltig schlecht und übel. An der amtlich zugewiesenen Urnenabwurfzone angekommen musste sich der Seebestatter

energisch durchsetzen. Man solle gefälligst mal aufhören mit dem Übergeben, das zerstöre doch irgendwie die notwendig ernste Stimmung.

Claus nimmt noch ein zweites mal von unserem Fischgericht und sagt, ihm wäre es egal, ob bei seiner eigenen Seebestattung gekotzt würde, er würde auf jeden Fall die Nordsee als Seemannsgrab bevorzugen, auch wenn die Gefahr dort größer sei, sich bei der Bekannt- und Verwandtschaft posthum unbeliebt zu machen. Elbsegler Eggert teilt mit, er sei auch für die See zwischen Helgoland und Cuxhaven, er habe das in seinem Testament noch nicht festgelegt. Das klingt so, als ob sein letzter Wille demnächst auf der Tagesordnung stünde.

Unser **Segelkamerad Loewe** hat eigene lustige Erfahrungen mit diesem eigentlich traurigen Thema gemacht. Es ist schon ein paar Jahre her, da segnete in einer schottischen Kneipe sein bester Freund, ein bekannter Hamburger Künstler, das Zeitliche. Er war mit seinem Boot nach Edinburgh gesegelt und hatten seinen Landfall nicht lange überlebt. Herzinfarkt. Loewe übernahm den letzten Dienst und begab sich nach Edinburgh, die sterblichen Überreste nach Hamburg heimzuholen. Die befanden sich bereits in einer Urne.

Loewe hatte Vollmacht, er unterzeichnete diverse Papiere und packte den Freund dann zum sicheren und bequemen Transport in eine Plastiktüte. Vor dem Heimflug besuchte er noch besagte Kneipe und feierte mit der Urne auf dem Tresen und zahlreichen berührten und begeisterten Schotten zünftigen Abschied. Der Freund, so Loewe, sei ein großer Whiskykenner gewesen und die Einheimischen hätten das sehr zu schätzen gewusst.

In Hamburg kümmerten sich weder Zoll noch Einwohnermeldeamt um den Verblichenen und seinen Verbleib und so fand ohne behördlichen Segen der Einhandsegler ein paar Wochen später – übrigens bei allerbestem Wetter und vor zahlreichen Zeugen, die alle zum Schweigen verpflichtet wurden – in einer sanft geschwungenen kleinen Bucht vor der dänischen Insel Avernakö seine letzte Ruhestätte.

Diese Ordnungswidrigkeit ist natürlich längst verjährt und nun darf darüber straflos berichtet werden. Der genaue geografische Ort der Seebestattung ist präzise in einer geheimen Seekarte eingetragen. Und, so Loewe, er kenne einige, die an gleicher malerischer Stelle mit ihrer eigenen Asche eine winzige Untiefe bilden möchten. Das anregende Abendessen an Bord der Luv geht mit einem Glas guten spanischen Rotweins zu Ende. Whisky haben wir nicht an Bord. Wir leben schließlich noch.

Heiko Tornow



Die Elektronik hat ne Macke

Bericht Nr. 8: Auf See, querab Cap Finisterre, Nordwestspanien

Wetter: Nordost 0 bis 3 Bft., Regen

Ich habe nichts mehr zu sagen. Als Skipper der Luv bin ich abgelöst. Seit **Eggert** vor ein paar Tagen zur Crew gestoßen ist, hat er das Sagen an Bord. Dabei sagt er meist gar nichts. Stundenlang steht er am Ruder, kontrolliert stumm Kompass, Kurs und Kimm und lässt die übrige Besatzung weitestgehend in Ruhe. Er gilt in der Segelszene als „**Der große Schweiger**“. Nur manchmal verblüfft der neue Schiffsführer mit wort- und detailreichen Ausführungen zum Wetter. Warum etwa die gekrümmten Isobaren in einer sich auflösenden Occlusion mit nachfolgendem Trog oder sich vertiefendem Hoch am Rande einer unklaren Großwetterlage für eine Winddrehung um 27 Grad nach ost-südost verantwortlich sind. Jedenfalls hört es sich so ähnlich an, wenn ein ausgewiesener Fachmann mit zahlreichen nachgewiesenen Wetterseminarbesuchen über Meeresmeteorologie spricht. Wenn es dann wie gewöhnlich anders oder sogar umgekehrt kommt, weiß Eggert natürlich genau warum. Davon wird das Wetter leider auch nicht besser. Seit Tagen ruht sich die Luft aus. Keine Isobare bringt sie auf Tempo. Kein Druckunterschied setzt sie in Bewegung.

Heute hat der Wind zwar – wie von Eggert prognostiziert – auf ostnordost gedreht. Aber das eine schlappe Beaufort reicht nicht mal aus, um mit dem mittschiffs fixierten Großsegel das Schiff in der kabbeligen Dünung ein wenig zu stabilisieren. Es schaukelt gewaltig. Und der Motor lärmt. Es regnet und es ist kalt. Seefahrt kann so schön sein – an anderen Tagen. Zisch sagt, das alles hätte er nicht gebucht und er wolle sein Segelgeld zurück, seine Kostenbeteiligung für die Segelreise mit der Luv. Daraus wird nix. Er muss ja auch nicht draufzahlen bei der nächsten schönen Brise und wenn die Sonne wieder wärmt.

Die neue Arbeitsteilung zwischen mir und dem neuen Kapitän ist keine Folge einer wüsten Meuterei sondern kluge Personalpolitik. Erstens ist mein Nachfolger eh der erfahrenere und bessere Segler. Er weiß nicht nur alles übers Wetter sondern zweitens als Ingenieur und Elektroniker kann er auch alle elektrischen und mechanischen Ausrüstungsgeräte auseinander schrauben, entkernen, den Fehler suchen und reparieren und danach zur vollsten Funktionstüchtigkeit wieder in Betrieb nehmen. Auswendig!

Zum Beispiel unser AIS-Gerät. Mit dieser Erfindung können Schiffe ihre Position, ihren Kurs und noch eine Menge andere Daten anderen Schiffen mitteilen (und weltweit jedem Interessierten, incl. der amerikanischen Ausforscher von der NSA). Das Automatische Informations System ist sehr nützlich auch für die Leser dieser

Zeilen. **Wer wissen will, wo die Luv gerade ist, lädt sich die App „Marine Traffic“ herunter und nach ein paar Klicks sieht man die Luv auf einer Karte durch den Atlantik schippen. Auf 5 Meter genau. Wer gerade jetzt mal nachsehen würde, fände uns buchstäblich am Ende der Welt. Das **Cap Finisterre** heißt so, weil seit altersher hier die Alte (europäische) Welt im Wortsinn ihr Ende fand. Wer von hier aus im glaubenswirren Mittelalter weiter segelte, riskierte über den Rand der Scheibe zu fallen.**

An Bord der Luv war das AIS durchgeschmort, keiner weiß warum. Eggert hat das neue mit der Unterstützung von Claus in zweitägiger Bastelarbeit wieder hingekriegt. Drei Tage hat er anschließend für die Erläuterung benötigt, was denn nun warum und wie mithilfe von aus- und umgebauten Antennen-Splits, hochkomplizierten Platinen und sonstigen kryptischen Bauteilen verändert und verbessert wurde. Weiß der Teufel, warum er der „Schweiger“ heißt. Jedenfalls ist die Luv bei ihm in allerbesten Händen und ich kann für ein paar Tage mit gutem Gewissen auf Heimaturlaub fahren.



Einlaufen in Lissabon

Bericht Nr. 9: Hafen von Lagos, Südportugal

Wetter: Sonne, heiß, windstill

Es ist Zeit für eine Zwischenbilanz. Die Luv und ihre Crews haben nach zehn Reisewochen und 2595 Seemeilen 28 Häfen und nach Elbe, Nordsee, englischem Kanal, Biscaya und Westatlantik einen kleinen Rückblick verdient.

Was bleibt in Erinnerung? Dass Europa ein großartiger und zugleich weitgehend unbekannter Kontinent ist. Dies vor allem: Atemberaubende Landschaften, die von See betrachtet dem Reisenden eine neue Dimension erschließen. Faszinierende Städte, kultur- und geschichtsbeladen und zugleich modern und lebendig. Gastfreundliche und hilfsbereite Menschen, wo immer wir unser Schiff angebunden haben. Ein Beispiel von vielen: Im bretonischen **Lezardrieux** bin ich morgens in aller Frühe durch den Nieselregen zum Bäcker marschiert um die in Frankreich unvergleichlich guten Baguettes zum Frühstück zu holen. Der steile Weg vom Hafen in die Altstadt auf dem Hügel ist lang und je länger desto nasser. Bevor

ich den Rückweg antreten kann, spricht mich ein Mann an. Ob ich denn zum Hafen wolle und ob er mich bitte dort hinfahren könne. Ein Taxifahrer, der ein Geschäft wittert? Ein Breitone mit großem Herzen und Zeit für einen Umweg!

Warum sind wir nicht schon längst in **Brügge** oder **Portsmouth**, in **la Rochelle** oder in **Lagos** und **Lissabon** gewesen? Wir fliegen ein um's andere mal nach Malle und in die Domrep und lassen uns wochenlang in der Sonne braun brutzeln und könnten doch mit weit weniger Aufwand unseren Erlebnishorizont direkt vor unserer Haustür mit so vielen Großartigkeiten erweitern. Ich merke schon, ich gerate ins Schwärmen. Aber in den vierzig Jahren, in denen ich zumeist in der Ostsee herum gesegelt bin, gab es kaum eine vergleichbare schöne Reise.

Zugegeben, die von der Hanse geprägten Metropolen im baltischen Raum, das paradiesische schwedische Schärenarchipel, die romantische dänische Südsee oder die dramatische Landschaft der Lofoten im Nordmeer sind allemal drei Reisen wert. Aber wir wissen jetzt, Europas Westküste wird von deutschen Seglern sehr zu Unrecht links liegen gelassen. Wir haben ab dem englischen Kanal in keinem Hafen oder auf See die schwarz-rot-goldene Flagge am Heck von Segelbooten gesehen. Die vielen Schiffe, die jetzt unterwegs sind nach Las Palmas zum Start der ARC-Regatta sind zumeist auf direktem und kurzem Kurs quer durch die Biskaya gehastet. Die haben alle was verpasst.

Keine Überraschung und gleichwohl eine Bemerkung wert: es gab noch nicht ein einziges mal Streit an Bord. Das ist keine Selbstverständlichkeit. Sechs oder sieben erwachsene Individualisten wochenlang auf engstem Raum, die Privatheit reduziert auf wenige Momente. Da ist ein hohes Maß an Toleranz gefragt und Zurückhaltung bei der Pflege der jeweiligen privaten Macken gefragt. Aber in dieser Hinsicht haben wir alle miteinander viele Jahrzehnte Erfahrung sammeln können, angefangen bei der gemeinsamem Kuttersegelei auf der Elbe.

Morgen verlassen wir Europa, jedenfalls das europäische Festland. In **Südportugal** bin ich nach kurzem Heimaturlaub wieder an Bord gegangen. Vor uns liegen etwa 500 Meilen offene See bis **Madeira**. Politisch gehört diese Insel zu Portugal und damit noch zu unserem Kontinent. Wir wissen aber nicht viel über Madeira, außer dass die Insel weit weg ist und das auch dort mit dem Euro bezahlt wird. Vielleicht gibt's aber auch dort noch europäische Überraschungen. Wir freuen uns drauf.

Heiko Tornow



Lissabon

Bericht Nr. 10: Nachtfahrt auf See

Wetter: Wind Nordwest 1 bis 2 Bft, Sonnig

Was macht Ihr eigentlich Nachts? Diese naheliegende Frage wird von Fachkundigen eigentlich immer gestellt, wenn das Gespräch auf die Seesegelei kommt. Handelt es sich bei dem Interessierten um eine völlige Landratte, sagen wir: ein Fußballanhänger aus München, dann hat man schon mal Erfolg mit der Antwort: „Na, da sind wir doch im Hafen.“

Bei Leuten aus Nordeutschland oder bei solchen, die eine vage Ahnung davon haben, dass die Häfen auf der Strecke von Europa nach Mittelamerika vergleichsweise sehr dünn gesät sind, kommt man damit nicht durch. „Wir ankern“, wird aber gern geglaubt. Aber nur kurzfristig. Wenn Hein Seemann dann nämlich berichtet, dass unser-eins kurz nach Sonnenuntergang die schwere Kette an Deck schleppt um den Anker daran auf den 2400 Meter tiefen Grund zu fieren, kommen doch Zweifel auf - bei dem einen oder anderen.

Ha,Ha, Seemannsgarn! Also, was macht Ihr wirklich Nachts?

„Na, wir segeln natürlich, wie tagsüber auch. Was denn sonst?“ Diese Antwort ist nun aber mindestens so falsch, wie die Story mit dem Hafen und dem Anker. Denn Nachts ist auf See wirklich alles anders. Das beginnt schon damit, dass man das Meer nicht sieht. Gut, man sieht auch



Schöner Tag auf See



Markieren der Ankerkette

sonst fast nichts, aber die Wasseroberfläche nicht im Blick zu haben, ist schon eine gewaltige Einschränkung. Verrät sie dem Segler doch bei Licht besehen fast alle Informationen, die er für sein rasches und sicheres Fortkommen benötigt: Bei Flaute eine Fläche wie flüssiges Blei, bei aufkommendem Wind feine Federn, die Richtung geben und Hoffnung machen, bei schwacher, mäßiger und frischer Brise kleine Wellen, die sich parallel staffeln und lebhafter werden, bis sie erste glasige Kämmen bilden und weiß werden, bevor sie zu brechen beginnen. Jetzt wäre es Zeit, die Segel zu reffen. Starker, steifer und stürmischer Wind, das sind die Beaufortstärken sechs bis acht, modellieren die See von Welle zu Woge zum hochgetürmten Brecher bis schließlich das Wasser weiß ist und die Rettungswesten mit Sicherheitsgurt über das schwere Ölzeug gezerrt werden.

Nachts nichts von alledem. Wenn man Glück hat, gibt der Mond eine schwache Ahnung von Bewegung auf dem Meer. Rettungswesten sind an Bord der Luv mit Einbruch der Dunkelheit sowieso Pflicht. Alle Informationen über Stärke und Richtung des Windes muss man von den beleuchteten Instrumenten ablesen. Wie profan.

Nachts ist es deutlich kälter, regelmäßig nasser, die Feuchtigkeit kriecht in die und unter die Kleidung, auch wenn es nicht regnet. Nachts vergeht die Zeit langsamer, besonders langsam in der letzten halben Stunde der Wache. Da weigern sich die Minuten zu verstreichen, sie bleiben nachgerade kleben und haben die widerliche Gewohnheit, die gewaltige Müdigkeit noch zu verstärken. Der Friede an Bord und die Freundschaft unter den Besatzungsmitgliedern wären gefährdet, würde sich die Ablösung um vier Uhr in der Früh auch nur um Augenblicke verspäten. Nächte auf See bieten aber zugleich die schönsten Stunden, die Segelei zu bieten hat. Durch keinen Lichtsmog der Lichtdome einer elektrifizierten Zivilisation gestört sind bei wolkenfreiem Himmel die Milliarden Sterne der Milchstraße einzeln auszumachen. Legt man sich im Cockpit auf den Rücken, fallen einem ab und an kleine Lichtpunkte auf, die mit irrer Geschwindigkeit durchs Firmament jagen. Das sind Satelliten, die auf ihren Bahnen um die Erde von der für uns unsichtbaren Sonne angestrahlt werden. Vor ein paar Tagen erst regnete es förmlich Sternschnuppen in allen Größen und aus allen Richtungen. Wir hatten gar nicht genug Wünsche.

Das Steuern wird des Nachts von tiefstehenden Sternen ungemein erleichtert. Wenn der Rudergänger tagsüber bei leerem Horizont nichts vor Augen hat außer dem wackeligen und unsteten Kompass, um auf Kurs zu bleiben geben ihm die Sterne einen sicheren Anhaltspunkt. Er sucht einen passenden aus und fährt geradewegs drauf zu. Es empfiehlt sich allerdings darauf zu achten, dass sich der Sternhimmel dreht und mit ihm die

Peilung zum angesteuerten Gestirn. Also muss man ab und zu einen neuen Stern wählen, sonst fährt man in die Irre. Und heute? Vor Mitternacht Stunden wie Samt. Der Wind erlaubt einen Kurs wie gemalt, eine Geschwindigkeit wie erhofft. Die lange Dünung ist wie eine sanfte Wiege, die Temperatur wie ein warmer Schal. Als der halbvolle Mond untergeht ist es so duster, dass die Glut von James` Zigarillo blendet. Zwei Delphine machen sich bemerkbar. Sie tauchen neben der Luv auf und atmen laut prustend aus. In der pechschwarzen See ist ihr Weg durchs Wasser leicht auszumachen. Millionen Planktonteilchen lassen sich von den Tümmelflossen anregen und blitzen erschrocken auf: Meeresleuchten. Gegen Ende der Hundewache von vier bis acht Uhr, ein Sonnenaufgang wie der erste Tag.

Heiko Tornow

Bericht Nr. 11: Atlantikinseln Madeira

Wetter: windstill

VON LEINEN UND BINDEBÄNDERN

Wer über das Segeln mitreden will, muss sich mit Leinen auskennen. Wer sich nicht auskennt, gibt sich gleich als Laie zu erkennen, weil er „Bänder“ sagt, oder „Fäden“, oder - noch schlimmer: „Stricke“. Das geht natürlich gar nicht. Obwohl - der Seemann sagt schon mal „anbinden“, nimmt dafür aber ein Bändsel, niemals ein Band, aber auch schon mal einen Festmacher. Das ist ein vielleicht zehn Meter langes Ende. Das Ende des Endes heißt Tampen, ein Ende hat also zwei Tampen. Ich kenne viele Segler, denen sind diese feinsinnigen Wortklaubereien schnurz. Sie bitten um den Tampen, wenn sie ein Ende wollen und richtig erhalten sie dann ein Tau. Alles klar?

Fäden gibt es auch, aber wirklich nur sehr eingeschränkt. An Bord sind das kleine bunte kurze Dinger, die ins Segel geklebt werden und durch ihr wackeliges Verhalten im Wind anzeigen, ob das Antriebstuch richtig getrimmt ist mit all den Leinen, von denen noch die Rede sein wird. Nur um der Vollständigkeit willen: Ein Faden hat oder hatte vor allem eine Bedeutung als Längenmaß in der christlichen Seefahrt. Alte Seekarten geben die Wassertiefen in Faden an. **Ein Faden = 185 cm.** Altmodische Seeleute sprechen heute noch von einer „Kabellänge“, wenn sie eigentlich 185 Meter sagen wollen. Kaufte man sich auf Vorrat eine Trosse, also die vollständige Rolle

einer Leine, dann war sie eben genauso lang. Trossen wandern in die Vorratskammer des Schiffes, das **Kabelgatt**. Kabel gibt es aber selbstverständlich überhaupt nicht. Das heißt: also Kabel, elektrische Kabel schon, aber das führt hier zu weit.

Die Länge allen Tauwerks (das ist der Oberbegriff für all die gedrehten, geschlagenen und geflochtenen Längen) an Bord unserer Luv dürfte einige Kilometer betragen. Nachgemessen hat das noch niemand, aber ich halte jede Wette. Die Ankerleine ist die Längste, gut 70 Meter. Und die Dickste mit 5cm Umfang. Wir ankern natürlich nicht mit der Ankerleine sondern mit der Ankerkette. Mit der Ankerleine wird vor allem geschleppt. Zum Beispiel andere Segelboote, die mit gebrochenem Mast und ohne Motor zwischen hier (das ist die Insel **Madeira**) und unserem nächsten Ziel, das ist **Las Palmas**, in Seenot geraten sind und unserer Schlepperhilfe bedürfen. Es ist äußerst unwahrscheinlich, dass wir für so etwas in Anspruch genommen werden, so etwas passiert nie, und wenn doch, dann immer anderen. Wenn aber doch, hätten wir eine Ankerleine zum Schleppen dabei und im Notfall auch zum Ankern, wenn die Kette mal brechen sollte. Wo wir gerade bei sprachlichen Petitesse sind: Leinen, dicke wie dünne, reißen nicht, sie brechen. Ich sehe schon, die beabsichtigte kurze Abhandlung über Tauen und Leinen verliert sich im Detail. Wollte ich jetzt noch von den Schoten und Fallen berichten, die weder was mit Erbsen noch mit Mäusen zu tun haben oder von den Streckern, Niederholern, Achterholern, den Backstagen und Cunninghams oder den Taljen und Toppnanten, die Wirrnis selbst beim geneigtesten Leser wäre wohl vollständig. Nur so viel: all das ist notwendig für sicheres und schnelles Segeln und all das trägt ein gerüttelt Maß an Schuld daran, dass unser schöner Sport als abgehobenes Hobby für intellektuelle diffamiert wird. Fußball ist einfacher.

Eine kleine Bemerkung, eine Warnung, zum Schluss. Niemand sollte der Segler, Laie oder Experte, versuchen eine Leine festzuhalten, die „auf Kraft steht“.

Michael hatte unlängst probiert, das ausrauschende Spifall, daran 140 Quadratmeter Tuch voller Wind, mit bloßen Händen zu stoppen. Das ging gründlich schief. Ihm wurde recht heiß und die Aktion trug ihm, dem notorischen Frauenverstehrer, auch noch Spott ein: „Kein Mädchen, nicht mal eine Braut, mag gerne Hände ohne Haut.“ (Ringelnatz). Vielleicht doch noch dies, weil ich anfangs von der völligen Tabuisierung des Begriffes „Strick“ in der Seefahrt sprach. Als Verb kommt er gleichwohl vor. Wenn nämlich Hein Seemann nicht nur sprachlich sondern tatsächlich mit all seinen Bindfäden in‘ Tüddel gekommen ist und sich etwa im Masttopp Fallen und Toppnanten heillos verknötet und verwirrt haben, dann hat da wer „gestrickt“. Dann hilft manchmal nur noch das Messer, um des Knäuels Herr zu werden. Und dann werfen wir den Motor an. Es ist eh kein Wind und gleich laufen wir in **Madeira** ein und machen fest. Mit ‘ner Leine, oder nem Tau oder nem Ende.

Heiko Tornow



Ein Seglerherz hat plötzlich und unerwartet aufgehört zu schlagen.

Dieter Plappert

*13. März 1953 † 25. Dezember 2016

Wir werden Dich nicht vergessen.
Unsere Anteilnahme gilt seiner Frau Anja
und seiner Tochter Julie.

Die Segelkameraden
der Segelkameradschaft Ost e. V.



Dieter Plappert

am 1. Weihnachtstag 2016 verstorben.

NEIN, das darf doch nicht wahr sein.

5 Tage davor bekamen wir noch eine Mail von Dir:
„Für diese Woche die letzten News, gehe ab morgen für 3 Tage ins Krankenhaus. Frohe Weihnachten!“

Typisch Dieter.

Und jetzt? Unendliche Trauer und Fassungslosigkeit.

Eine Stimme, die uns vertraut war, schweigt.

Wen soll man fragen, wenn man eine zweite Meinung braucht? Dass wir beide im gesetzten Alter noch so richtig gute Freunde wurden, und auch bei den jährlichen Rückholtörns der SY Rote Zora von Schweden nach Hause uns so gut vertragen und ergänzen konnten, kommt selten vor.

Sogar seglerisch konnte ich noch viel von Dir zulernen.

Mit 63 Jahren hattest Du noch so viele Pläne die Du verwirklichen wolltest, neues Schiff, neue Horizonte

Und plötzlich! Das war's! Vorbei! Sprachlos!

Niemals geht man so ganz, irgendwas von Dir bleibt hier.

Du bist uns nur vorausgegangen - man sieht sich!

Pogge

Auch die Hochspannungsmasten hatten nichts mit dem Ausfall der Rudermaschine zu tun



Man beachte das beladene, weit aus dem Wasser ragende Achterschiff.

Trotz des fehlenden Auftriebs konnten keine Risse im Hauptdeck gefunden werden.

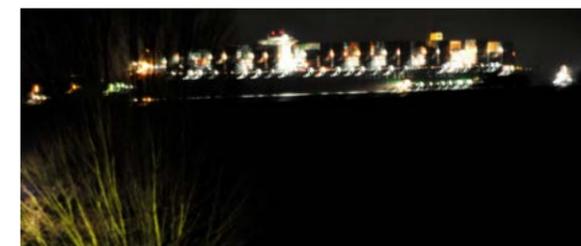
Es lebe der Schiffbau!und die Würstchenbuden beidseitig der Elbe hatten beste Umsatzzahlen.

Es war einmal ein großes Containerschiff.

Das wollte die Elbe rauf nach Hamburg

....und am Ende der Geschichte....Grundberührung (Soft grounding) der CSCL INDIAN OCEAN

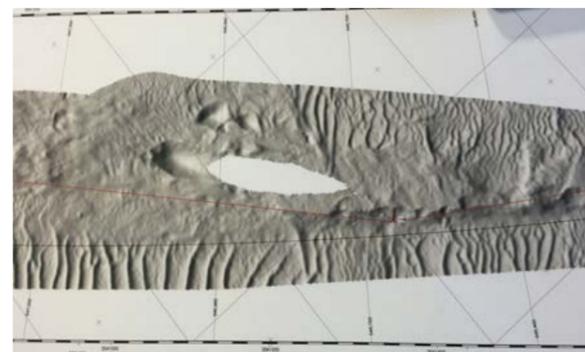
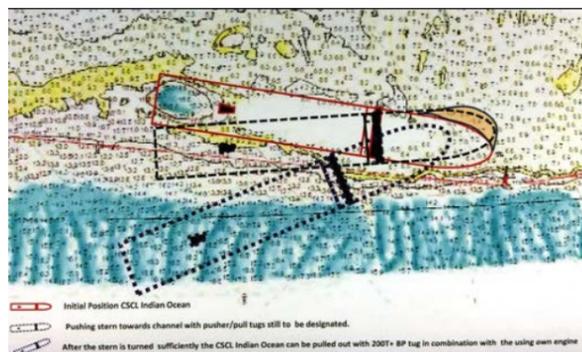
Nicht viele haben die Ehre mitten in der Nacht vom 1. Vorsitzenden angerufen zu werden. Ich gehöre jetzt dazu. Anstatt um 05:00 Uhr ein freundliches „Guten Morgen“ zu hören bekam ich nur die Ansage mal meine Mailbox zu öffnen um mir ein schönes Foto anzusehen. Ich war auf einige Jokes oder seltene Vogelarten gefasst aber nicht auf das was ich da sah. Wenn auch etwas verwackelt, (altersbedingt? ..und überhaupt, ..warum steht er um diese Zeit auf dem Balkon? Die Zigarette danach?), jedoch ausreichend deutlich, konnte man ein großes Containerschiff, welches offenbar vom Kurs abgekommen war und auf der Schlickbank der Hetlinger Schanze fest saß, erkennen. In den Nachrichten gab es dann auch schon erste Meldungen über die Havarie eines der z. Zt. größten Containerschiffe der Welt. Die Ursache der Havarie war wenige Stunden später bereits eindeutig gefunden. Bei einer Schiffsgeschwindigkeit von ca. 14 Knoten über Grund hatte die Rudermaschine für ca. 4 Minuten unver-



hofft ihren Dienst eingestellt. Während dieser Zeit hatte weder der Kapitän noch die beiden Lotsen, auch wenn es teilweise anders berichtet wurde, irgendeine Chance die Fahrtrichtung des Schiffes zu beeinflussen. Lediglich die Maschine wurde auf Rückwärts umgesteuert was natürlich auch einige Zeit benötigte und keinen signifikanten Einfluss auf die Reduzierung der Geschwindigkeit brachte. Die Rudermaschine konnte 4 Minuten nach deren Ausfall wieder reaktiviert werden und das Ruder wurde dann auf hart Steuerbord gelegt. Dass das bei



Das Aufgebot war leider zu schwach. Da fehlen noch einige Schlepper.



Die helle Fläche kennzeichnet den Kontakt des Schiffskörpers zum Schlick. Sehr schön zu sehen die Grube durch die vom Propeller weggesogen Schlickmassen.



Größenvergleich: Schwesterschiff der INDIAN OCEAN mit einem Feeder querab vor Blankenese

rückwärtslaufender Maschine kaum bis keinen Effekt mehr hatte scheint uns allen klar zu sein. Der am Tag zuvor in der Deutschen Bucht verloren gegangene Steuerbord-Anker hätte da wohl auch nichts mehr ausrichten können. Die Benutzung der beiden Bugstrahler hätte bei der Geschwindigkeit auch nichts gebracht. Zwei entgegenkommende Schiffe konnten über Funk gewarnt werden und rechtzeitig ausweichen. Nach weiteren 4 Minuten kam das Schiff dann auf bekannter Position, fast bei Hochwasser mit einem Tiefgang von 12,1m, fest. Bei Niedrigwasser lag das Schiff mit ca. 50.000 Tonnen auf Schiet. Glück im Unglück, es war zwar relativ harter Schlick aber mit ebener Oberfläche sodass die inneren Schiffsverbände kaum beschädigt wurden. Nach 6 Tagen konnte das Schiff dann bei Springtide HW, rückwärts, freigeschleppt werden. Dafür wurden 12 Schlepper mit einem gesamten Pfahlzug von 650 t benötigt. Bagger hatten zwischenzeitlich hinter dem Havaristen

eine Rinne geschaffen, seitlich zum Fahrwasser Schlick weggespült und im vorderen Bereich, an der Backbordseite, eine Nische weggebagert in die der Bug beim rückwärts rausziehen eindrehen konnte. Insgesamt wurden 65.000m³ Sand bewegt. Da die Fehlfunktion der Rudermaschine eindeutig eingekreist und behoben war, konnte das Schiff mit eigener Kraft, von Schleppern begleitet, nach Hamburg laufen. Dort gab es dann die üblichen Ermittlungen und Ausräumung vieler Gerüchte über die möglichen Faktoren die die Fehlfunktion der Rudermaschine auslöste.

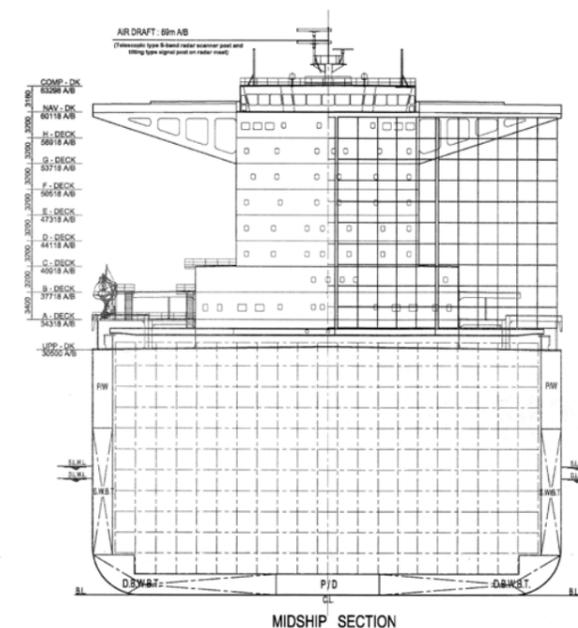
Gruß vom Insider

Für technisch Interessierte:

Hauptabmessungen des Schiffes:

- Länge über Alles : 400.0 m
- Breite : 58.6 m
- Tiefgang max. : 14.5 m
- Deadweight : 184.320 t
- Ballast Kapazität : 45.908 m³
- Airdraft : 69.0 m
- Prop. Durchm. : 10.000 m
- Drehzahl : 84 rpm
- (Umfangsgeschwindigkeit an den Spitzen ca. 158 km/h)
- Leistung : 56.800 kW (77.250 PS) - Dieselmotor Zweitakter

Rudermaschine : 2 getrennte Kreisläufe mit jeweils 2 Pumpen, angetrieben durch 4x 247 kW E-Motoren.



Ein Anker wurde beim einholen der Einfahrt zur Elbe in der DB verloren.

Zwei Elbelotsen waren an Bord und hatten das Kommando über das Schiff.

Wie viele Container können max. geladen werden : 19.000 TEU

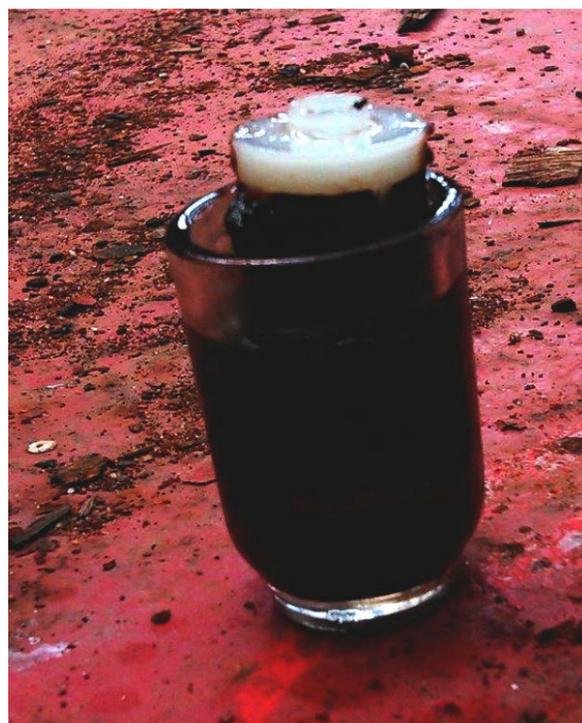
Wie viele Container waren an Bord : ~ 6.000 TEU & FEU / ~ 92.000 tons

Neues vom SKO Fuhrpark

Unser Youngster:

Der Mercedes U 427 bekam nach einem neuen Kühler und Refit der Halterung für das Kühlgebläse einen zusätzlichen Ballast um die unbändige Kraft des Antriebes sicher auf den Slip zu bekommen. Dieser besteht aus 6 Stück, jeweils 300 kg schweren Betonblöcken, die glücklicherweise im Hamburger Umland zu beschaffen waren. In einer sehr aufregenden Aktion wurden die Blöcke von unserem SK Stefan Kropka nach Finkenwerder transportiert. Die Position für den Bereich des Ballastes wurde ermittelt, kräftige Halteprofile auf die Ladefläche geschweißt, selbige gereinigt, entrostet und zweimal mit Epoxigrundierung beschichtet und die 6 Würfel nach und nach mit Hilfe unseres Mastenkranes auf die Ladefläche gesetzt. Zusätzlich zur Sicherung dieser gewichtigen Ladung wurden noch 3 Spanngurte installiert, damit beim abruptem Bremsen alles am Platz bleibt.

Getestet und für gut befunden wurde die Ballastierung beim Slippen am 8.10.2016, es wurden 4 Boote mit ca. 4-5 Tonnen Gewicht ohne Beanstandung aus dem Wasser gezogen.



Der grosse Magirus:

Beim Aufslippen 2015 deutete es sich schon an; auch bei diesem Dieseltank haben sich Untermieter eingenistet, ihren Stoffwechsel und die sterblichen Überreste der Bakterien hatten so große Mengen an Schlamm und Glibber hinterlassen, dass der große Grüne mehrmals stehenblieb. Mehrere Versuche, durch reinigen des Vorfilters ihn wieder zum Leben zu erwecken schlugen fehl. Der Tank wurde 2 mal ausgesaugt, Unmengen an Schlamm kamen zum Vorschein. Nach dem ersten Testlauf Enttäuschung, wieder war der Vorfilter verstopft. Grund: im Tank waren 2 Schlingerwände, dahinter hatten sich ebenfalls Schlammberge versteckt. Letzte und wirkungsvollste Maßnahme: Tank komplett ausbauen und in mehreren Gängen spülen, schütteln, spülen. Dabei kam der letzte große Rest des Schlamms zum Vorschein. Der Kraftstoff wurde mehrmals gefiltert. Zugabe von Grotamar 82 zur Verhinderung von erneutem Bakterienbefall.

Zweite Maßnahme: Zugabe eines vom Motorenbauer Deutz zertifiziertem Mittel InSyPro zur Haltbarmachung des Diesel Kraftstoffes (*der normale Diesel an den Tankstellen ist nur 6 Monate lagerfähig*). Danach lagern sich die Bioanteile als ein klebriger Film an den mechanische Komponenten des Motors und der Einspritzanlage ab und verhindern einen störungsfreien Lauf des Motors. Hoffentlich sind diese Maßnahmen erfolgreich, an Angeboten für Kraftstoffzusätzen mangelt es nicht. Zum Schluss noch ein bisschen Kosmetik in Form von Ausbessern kleiner Roststellen mit Korrosionsschutz. Die Testlaufphase beim Aufslippen ist bestanden. Maschine läuft, der Diesel sprudelt hell und klar durch den Filter. 2 neue Batterien haben dem großen Grünen wieder neue Kraft gegeben.

PeterPauls

Übrigens:

Von Bakterien befallener Diesel Kraftstoff ist trübe. Besser vorbeugen durch eine Tankreinigung als auf den Steinen zu „parken“.



Unimog Gewichte



GEMEINSAM
frei sein



Absegeln 2016

Motto: Wie die Griechen

Der Sommer war noch in vollem Gang als Bettina zum „Sommer-Ausklang-Fest“ (Absegeln) einlud.

Das schöne Wetter passte - wie in Griechenland.

Nicht, dass wir Pleite sind, aber feiern wie die Griechen das war der Plan „Jamas“.

Wir waren gespannt wie ein Flitzbogen, was die Segelkameraden sich an Kostümen aus der Kleiderkammer oder dem Internetshop besorgt hatten, um dem Motto gerecht zu werden. Wie auf den Fotos zu sehen, hatten die Segelkameraden scheinbar viel Spass und Freude sich hübsch griechisch zu machen. Wie die Götter auf der Akropolis schwebten sie durchs Vereinshaus. Mit jedem Schluck Redsina und Ouzo wurden sie göttlicher.

Natürlich leuchtete auch das Vereinshaus in Weiß-Blau, den Farben Griechenlands.

Der Gyros und Bifteki vom Grill, von Bettina selbstgemachter Tzatziki, Schafskäse in allen Variationen und griechischer Joghurt mit Honig und Nüssen sorgten für das leibliche Wohl.

Aber jetzt hab ich ja glatt das Wichtigste vergessen.

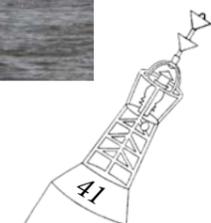
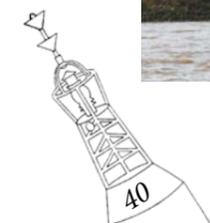
Genau, wir sind ja ein Segelverein. Also hatte unser Segelwart am Morgen zur Steuermannsbesprechung geladen. Nach dem ersten Ouzo erläuterte er uns den Regattakurs. Raumschots Richtung Stade zur Wendetonne und dann auf zur Kreuz, Ziel Finkenwerder.

Nach dem Start lief es erst so gut, dass unsere schnelle SY Bondi auf das vor uns fahrende Feld der Pagenrundregatta auflief. Aber schnell wurde dem Organizer klar, dass die anschließende Kreuz nach Finkenwerder nicht mit der geplanten Ankunftszeit in Finkenwerder auf einen Nenner zu bringen war. Deshalb wurde aus Vernunftgründen die Regatta frühzeitig vom Segelwart abgebrochen und das war gut so. Mit Motorhilfe kamen wir halbwegs pünktlich nach Finkenwerder und die Schlacht am Buffet konnte dort zum angekündigten Zeitpunkt starten.

Schon wieder keine Preisverteilung!

Der Segelwart muss anbauen, um all die noch nicht vergebenen Regattapreise zu stapeln.

Nun denn, Feste kann die SKO feiern. Mit entsprechender Grundbetankung wurde dann später am Abend auch noch versucht Sirtaki zu tanzen. Man weiter so Festausschluß - Ihr werdet immer wieder gewählt.





Unsere Weihnachtsfeier 2016

Unsere SKOten haben mal wieder bewiesen, dass sie nicht nur anständig segeln, sondern auch köstliche Kuchen backen können. Der große Buffet-Tisch reichte kaum aus für all die schönen Leckereien.

Wir hörten Vorträge, Gedichte und klönten bei Kaffee, Kuchen und Glühwein. Selbstverständlich hatte Bettina die griechische Deko gegen festliche Weihnachtsdeko eingetauscht. Auch für die Kleinen (immerhin 8 Kiddis waren da) hatte sie auch etwas vorbereitet. Von Window-Color waren sie ganz begeistert und malten was das Zeug hält ihre Fensterbilder am Küchentisch.

Hans hatte auch etwas für die Kinder vorbereitet. Kamishibai, ein japanisches Bildertheater mit der Geschichte: Wanja und die Tiere. Auch die Erwachsenen hörten andächtig zu.

Wir verbrachten mit gut 60 Teilnehmern einen tollen Tag zusammen und auf der Terrasse strahlten die Kugeln an unserem Weihnachtsbaum im Lichterschein.



DU bist gefragt

Gesucht werden für die Peyser Ausgabe Ende 2017:

Fotos und Kurzberichte über eure

Lieblingshäfen

bzw Reviews über die Häfen in die ihr in euren Sommerurlaub 2017 eingelaufen sein werdet.

Was gefällt euch an dem Hafen, was war überhaupt nicht schön, wo kann man gut essen gehen, welche Sehenswürdigkeiten gibt es.

Ein paar kurze Worte und ein Foto reichen völlig aus.

Teilt eure Erfahrung mit den anderen Segelkameraden.



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

Redaktion „Peyser Bulle“:
Anna Schürger
Telefon: 0151 68 40 58 49
E-Mail: anna_schuerger@hotmail.com

www.sko-segeln.de