

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 „Peyszer Bulle“ kommt. Ich bin wohl das einzige Mitglied der SKO das noch am Peyszer Bullen vorbei gesegelt ist.

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

„Peyszer 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

Früher



Der „Peyszer Bulle“
Im Frischen Haff bei Pillau, etwa auf der Höhe des Dorfes Peysze, lag zur Markierung der Fahrrinne eine Leuchtboje, die von den Schiffern allgemein der „Peyszer Bulle“ genannt wurde. Als nun einmal die Oberrechnungskammer die Jahresrechnung des Wasserbauamts Pillau durchprüfte, stieß sie auf einen Ausgabeposten „Peyszer Bulle zweimal mit Öl-farbe gestrichen, 14 Mark“. Darauf erschien in der Prüfungsbemerkung folgende Beanstandung: 1. Wozu hält das Wasserbauamt Pillau einen Bullen? 2. Warum mußte dieser Bulle mit Öl-farbe gestrichen werden? 3. Hätte nicht auch ein einmaliger Anstrich genügt?

Editorial



Liebe Segelkameraden,

die erste Ausgabe vom Peyszer Bullen 2016 sieht wieder ein Stückchen anders aus. Ich probiere ein wenig rum in jeder Ausgabe, um den bestmöglichen Look für unseren Verein zu finden. Ich hoffe euch gefällt die Gestaltung und vor allem aber auch der Inhalt, den fleißige Mitglieder verfasst haben. Der Peyszer ist immer nur so gut wie die Berichte die mir von euch zugeschickt werden, also sind wir alle über jeden noch so kleinen Bericht dankbar.

Bedanken möchte ich mich bei meinen fleißigen Helfern Heidi und Jörg, die mich tatkräftig unterstützen, da allein die Gestaltung schon sehr viel Zeit in Anspruch nimmt.

Lob und Kritik sind natürlich wie immer gern erwünscht.

Erreichen könnt ihr mich unter:

Email: anna_schuerger@hotmail.com

Telefon: 015238976133

MFG

Peyszer Redaktion

Anna Schürger



6



32



10



38

30



19



12



20

INHALT

6	Jugendkutter
10	Hobby: Aquarell
12	SKO Weltweit unterwegs
19	Mitsegelgelegenheit
20	Weihnachtsfeier 2015
22	In Gedenken
23	Was ist die Tide?
24	Neue Mitglieder
26	Katastrophensegler

27	neue Vereinsschiffe
28	Hamburger Hafengeburtstag
32	Unimog Fahrertraining
34	Ansegeln 2016
40	Senioren an Board
44	Unser Internetauftritt
45	Über die Norddeutschen
46	Jubilare

VEREINSDOKUMENTE

48-49	Yachtregister
50-55	Protokoll der Jahreshauptversammlung 2016



28

MIR REICHTS, ICH GEH SEGELN

Ab 4 Bft kommt der Kutter in's "Laufen"



Die beiden Mädels Isabel und Lynn



FRÜHER WAR BESSER TEIL I

oder: Als die Jugendkutter noch während der großen Ferien von der Elbe nach Kopenhagen segelten

Auf dem Nord-Ostsee-Kanal. Vor der Schleuse Brunsbüttel. Die Schleppleine zum Jugendkutter wird losgeschmissen. Die Besatzung des Kutters bedankt sich für den Kanal-Schlepp mit einem "Brüller". Was "gebrüllt" wurde, konnte und sollte wohl auch keiner verstehen.

Wer als alter Sailer kennt sie nicht, diese Situation?

Doch diese Situationen werden immer weniger. Um nicht zu sagen, sie sind passé. Es finden sich kaum noch Jugendliche, die mit dem Jugendwanderkutter in den Schulferien auf Fahrt gehen wollen. Entsprechend reagieren die Vereine auf Anfragen mit Absagen. Sogar die schleswig-holsteinische Obfrau für das Jugendsegeln konnte keine Empfehlung aussprechen.

Ein Hinweis im Hamburger Abendblatt zum 90sten Bestehen des DHH (Deutscher Hochsee-Sportverband HANSA) brachte den Durchbruch. Der DHH in Glücksburg bietet in den Sommerferien einwöchige Abenteuertröns für Junioren an. Auf einem zünftigen Jugendwanderkutter natürlich. Für Jugendliche gibt es nichts Besseres als das Segeln lernen in der Gemeinschaft.

Eben auf einem Jugendkutter. Die Anmeldung der beiden Mädels, meine Enkelkinder, *Lynn (13) und Isabel (12)*, war nur noch Formsache. Das Motto des Tröns:

Back to the roots!

Der richtige Trörn für Jugendliche mit Pfadfindergeist und Lust auf viel Segelspaß in der Gruppe. Segelerlebnisse und Teamarbeit stehen im Vordergrund.

Die Flensburger Förde und die geschützten Bereiche der "Dänischen Südsee" bieten ausreichend Ziele. (*Dyvig, Kalvö, Augustenborg, Nybel Nor*)

Geschlafen wird natürlich an Bord unter der Zeltdachpersenning mit Schlafsack und Isomatte. Das Bordleben wird durch viele gemeinsame Unternehmungen wie **Baden, Paddeln, Ankern** sowie das gemeinsame **Kochen** an Bord geprägt. Ein Highlight sind die **Grillabende** nach "Piratenart".

Die Besatzung war mit insgesamt fünf

Crewmitgliedern recht übersichtlich. Drei Jugendliche und zwei nette junge Mädels als Kutterführerinnen. Maximal wird der Kutter mit acht Personen belegt.

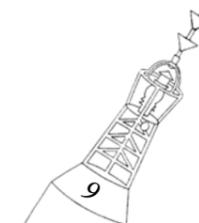
Der Spaß ist nicht ganz billig. **465,- pro Person.** Verpflegung und Getränke inklusive.

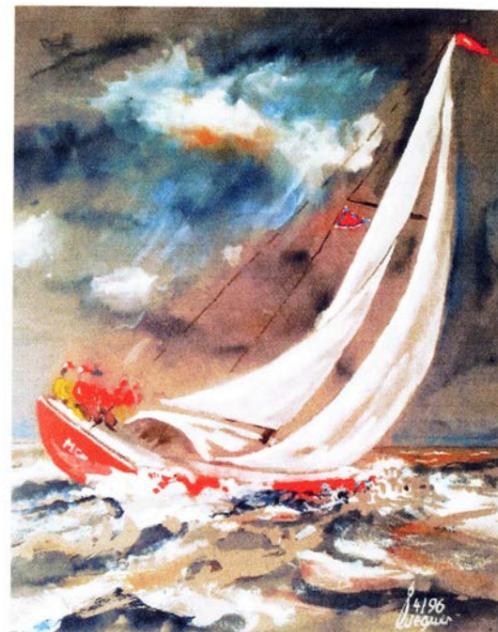
Aber es wird auch was geboten. Die Anlage des *DHH in Glücksburg*, die Stege, die Kutter mit Ausrüstung (drei an der Zahl), auch die zahlreichen anderen Schulungsboote/Yachten machen einen sehr gepflegten, hervorragenden Eindruck.

Die Organisation ist perfekt!

Meine beiden Mädels waren total begeistert!

Manfred Brückner





Aquarell Malerei, Hobby eines SKOten

Ihr wisst alle dass wir nicht mehr die Jüngsten sind. Daher können und wollen wir uns den schönen Strapazen, wie früher, nicht mehr aussetzen. Bis Bornholm, Hiddensee, Rügen usw. gingen unsere Reisen. Das die Kräfte später einmal nachlassen können, kann und will man sich als junger Mensch nicht vorstellen. Wir machen uns da nichts vor, unser Segelleben und große Touren sind weitgehend vorbei.

Aber was nun?

Da gibt es Gott sei Dank noch andere schöne Hobbys, außer segeln, für ältere Menschen.

Ich möchte mal einen Tipp geben was die Rentner, außer Arztbesuche, abwaschen und einkaufen, alles noch so machen können. Ich z. B. male nämlich Aquarelle und andere Bilder. Ja- viele meiner Hobbys habe ich (wir) aus Altersgründen aufgeben müssen. Da war Skilaufen, Musizieren mit einer Band. Geblieben ist nur noch segeln als Nr. 1 und eins meiner großen Hobbys, das Malen. Unser Segelleben ist nun

bald vorbei, geblieben ist nur sehr wenig. Ich habe schon in der Schule gemerkt, Zeichnen und Malen liegt mir. Ich male nun schon seit ca. 30 Jahren. Jeden Donnerstag in der Volkshochschule Bergedorf. Und es macht riesig Spaß.

Aquarell ist eine der schwierigsten Malstile.

Warum?

Wenn einmal eine Farbe angetrocknet ist, kann nichts mehr geändert werden. Die Farbe die darüber gemalt wird hat nur die Wirkung eines neuen dunkleren Farbtons. Die alte Farbe scheint immer wieder durch. Man benötigt sehr viel Wasser. Kann aber, wenn alles noch feucht ist, mit verschiedenen Farben gemischt oder übermalt werden.

Die Bilder die ich male entstehen oftmals vor Ort. Aber ich mache mir auch Skizzen und Fotos. Dann male ich in Ruhe zu Hause. Auch kommt es vor, das ich aus dem Gedächtnis male oder etwas hinzufüge was nicht vorhanden ist aber besser zu meinem Bild passt. Siehe Bücher, Lampen, Muscheln usw.

Wenn ihr nun neugierig geworden seit und Zeit habt, guckt euch einfach mal eine Ausstellung an wenn gerade eine läuft. Bei Interesse würde ich euch informieren.

Übrigens malen kann jeder. Am Anfang kommt es einem so vor, das es nicht voran geht. Aber kann ich nicht, gibt es nicht. Zugegeben mit unterschiedlichen Ergebnissen. Auch hat jeder seine eigene Vorstellung, welche Motive er malen will.

Nun wisst ihr schon eine ganze Menge über das Malen. Wenn aber Bedarf besteht bin ich gerne bereit euch Auskunft zu geben.

Mit freundlichen Grüß
Segler Dieter Wegner.



Mein Werdegang:

War 6 Jahre bei dem Kunstmaler JENS CORDS Hamburg in der Ausbildung.

Es folgte von mir die Gründung einer Malgruppe in den Hauni-Werken. (meine EX-Firma)

Ausstellungen:

Büsum	Haus des Kurgastes	2000
	Alte Rader Schule	2010
Hamburg	Hotel „Bergedorfer Höhe“	2011
Hamburg	Hotel „Bergedorfer Höhe“	2015

Bis heute in der VHS Bergedorf und der Malgruppe in der Hauni.

Zu meiner Person:

1938 in Schneidemühl / Westpreußen geboren.

1944 Zwangsübersiedlung nach Hamburg.

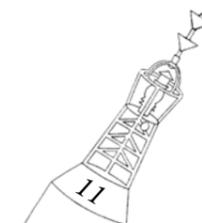
1953 Ausbildung als Metalldreher.

1976 Meisterprüfung als Maschinenbauer.

1985 Aquarellmalerei.

1990 - 1998 Ausbildung in Aquarellmalerei und Zeichnen bei verschiedenen Malern.

1998 Gründung einer privaten, kostenlosen Malgruppe.





SKO weltweit

Eine ganz besondere Reise übers Meer

Eigentlich sollte die LUV, eine Segelyacht vom Typ X 482, gebaut bei X-Yachts in Dänemark, verkauft werden. Doch dann wurde von einer Bekannten mit der Frage

„Heiko, willst Du die LUV nicht noch ein bisschen fahren lassen?“

beim Eigner ein gedankliches Feuer gelegt. Die Antwort auf die Gegenfrage „wie meinst du das?“ lautete: naja, so langsam von Hamburg die **europäische Küste runter bis Portugal**,

dann über **Madeira** zu den **Kanaren** und weiter mit der ARC (Cruising Regatta über den Atlantic) nach **St. Lucia** in der **Karibik**, ausgiebiges Inselhopping in der Karibik und dann die Ostküste der **USA**.

Heiko hätte das nie mit seiner Familie allein realisieren können und war sofort Feuer und Flamme. Er stellte allerdings die Bedingung, dass die Bekannte, wir nennen sie hier mal Rosi, die Planung übernimmt. Rosi hatte schon für die LUV und andere Boote die Ausrüstungsplanung für Langstreckenregatten gemacht und

somit hatten wir die perfekte Planerin. Nun macht sie nicht alles allein, nein, sie delegiert gerne und macht das Controlling und die Feinplanung. Somit landete der erste Anruf bei mir, denn sie war der Meinung, dass ein ehemaliger Kapitän für die Routenplanung am besten geeignet ist.

Das war im Herbst 2012 und wir wollten uns mit ca. 40 Leuten im Dezember 2012 treffen, um das allgemeine Interesse an diesem Projekt abzuklopfen. Wir trafen uns also bei Heiko zum Adventskaffee mit einer Seekarte des Atlantiks und einer

umfangreichen Excel-Liste in die alle Teilstrecken eingetragen waren. Die Teilstrecken habe ich danach ausgewählt, wo Crewwechsel gut möglich sind. Des Weiteren waren die Entfernungen so gesteckt, dass ein wesentlicher Schwerpunkt dieser Reise das Sight Seeing ist. So sollte die Biscaya nicht schnell überquert werden, nein, schön an der Küste entlang und viele Landausflüge machen.

Rosi musste die Liste dann doch ordentlich überarbeiten, denn die Rentner und Studenten hatten sich durchgehend für alle Etappen eingetragen, wodurch es für die mit begrenztem Urlaub etwas eng wurde.

Als Bedingung für alle Teilnehmer wurde ein ISAF Zertifikat und ein frischer Erst Hilfe Kurs festgelegt. Den ISAF Lehrgang haben wir in Finkenwerden gemacht. Dazu gehört Feuerbekämpfung, verhalten im Seenotfall, Einsteigen in und Aufrichten einer Rettungsinsel (im Schwimmbad) etc. Würde ich jedem mal empfehlen.

Der Start war für Ende July 2013 angesetzt.

Davor lag eine Menge Arbeit. Rosi's to do Liste war sehr lang. Doch Dank der Größe des Teams konnte gut verteilt werden. Auf der Düsselboot wurde zusätzliche Kommunikationselektronik verglichen und beschafft. Die Luv hatte schon eine Atlantic Regatta gesegelt und war seinerzeit dafür mit Generator und Wassermacher ausgerüstet worden. Das ist natürlich für Langstrecken, aber auch für einsame Buchten in der Karibik sehr angenehm und macht das Boot im Wesentlichen autark. Zur Sicherheit wurde das stehende Gut, in diesem Fall Rodrigg, ausgewechselt. Es wäre zu umfangreich hier alle Kleinigkeiten aufzuführen, aber wenn jemand mal so eine Reise plant, kann man gerne auf die Planungsunterlagen zurückgreifen.

Nun muss ich zugeben, dass ich nicht der begnadete Aufsatzschreiber bin und der Eigner, Heiko, seines Zeichens unter anderem als Journalist tätig war. Ich habe ihn deshalb gefragt, ob ich einige seiner blumenreichen Berichte für den Peyser Bullen verwenden darf und seine Zustimmung erhalten.

Yarmouth, Isle of White, Englischer Kanal

Wetter: Suedwest 5

Wir machen die Luv klar für den Sprung über den Kanal. 82 Seemeilen bis zur Insel Guernsey. Wir dürfen dort nicht vor 10.30 Uhr ankommen, weil uns sonst harte Gezeitenströme das sichere Einlaufen unmöglich machen. Also: Leinen los erst um 18 Uhr, ein langer Törn durch die Nacht. Ich habe schon mal auf Vorrat gekocht, eine Art *Coq Au vin*, der hat sich bereits auf diversen Langfahrten bewährt. Eigentlich hätten wir unseren Liegeplatz in Yarmouth bereits um 12 Uhr verlassen müssen. Beim Hafenmeister haben wir eine Verlängerung unserer Liegezeit beantragt. Er entschuldigt sich, dass er dafür zwölf Pfund Gebühr kassieren müsse. Unsere betrubten Gesichter motivieren ihn zur Großzügigkeit: *„Ich hab eure Schiffslänge ein wenig reduziert.“* Kurze Schiffe kosten weniger. Unser Boot ist nach englischer Rechnung jetzt nur noch 11 Meter lang. Einen Lotsen für die trickreichen Gewässer, die vor uns liegen, brauchen wir nicht. Peter *„Zisch“*, mal pingeliger Navigator, mal verlässlicher Frühstückbeauftragter, mal handwerklich perfekter Tampenbetakler, kennt hier im **Solent** zwischen Südengland und der Isle of White jede Tonne und jede Untiefe. Guernsey, diesen Heimathafen der Steuerflüchtigen, kennt er natürlich auch. Zisch segelt seit 54 Jahren.

Da sind ihm nur wenige europäische Regionen mit Küste fremd geblieben. Noch ein paar Jahre mehr an seglerischer Erfahrung hat Werner *„Loewe“* auf seiner Logge. Loewe hat in der Crew die Rolle des maritim bewanderten Genschichtenerzählers übernommen, unverzichtbar auf langen Törns. Ein Zitat aus dem längst vergriffenen Band *„Seemannschaft“* von 1957 wird immer gern beschmunzelt. Es stammt aus dem Anhang 'Yachtgebräuche:

„An Land trägt der Seemann einen Mantel von unauffälligem Schnitt und Farbe. Dazu schwarze Schuhe.“

Dass solche Sitten schon sehr lange aus der Mode gekommen sind wird uns bei jedem Landgang neu bewusst. James, der mit seinem Zopf und Bart so aussieht, als wäre er Komparse in einem Wikingerfilm, ist noch nicht ganz Rentner. Er hat seine solide Seemannschaft als Kuttersegler vor einem halben Jahrhundert unter Loewes Kommando auf der Elbe erlernt. Rechnet man das Alter des Luv-Eigners, und das der anderen drei Senioren in der Crew zusammen, kommt man auf einen respektablen Schnitt. Noch respektabler dürften die Zahl der Seemeilen sein, die wir vier als maritime Lebensleistung abgegelt haben. Überschlüssig weit **jenseits der 100000**.

Alter zählt sich in England übrigens aus. In **Portsmouth** besichtigten wir gestern das Flaggschiff von Lord Nelson, die *„Victory“*. Der Eintrittspreis von stolzen 17 Pfund pro Nase ist für die Generation 60 plus um ein Pfund reduziert. Auch die Fähre war billiger. Unsere beiden Joungeter Arne (55) und Gero (40) mussten den vollen Preis zahlen. Und auch sonst sehen wir für den Skipper und den *„Moses“* nur Nachteile in deren Jugend. Zisch prahlt ein wenig: *„Wir haben von der Seemannschaft schon so viel vergessen, wie Ihr nie gelernt*



Leuchtturm La Jument



Guernsey

habt." Arne, der bereits über den Atlantik geschippert ist und Nord- und Ostsee rauf und runter, nimmt's gelassen.

Ohne Zwischenfälle hat er die Luv über 640 Seemeilen unserer Kleinen Weltreise geführt. Über **Helgoland, Den Helder, Zeebrügge**, diverse Häfen im **englischen Kanal** und jetzt nach **Guernsey**. Ich nehme mal an, wir werden auch dort heil ankommen.

Heiko Tornow

Logbuch Luv. 21. August 2013, 3.Etappe:

Von Guernsey nach Nantes

Wetter: wolkenlos, bft2-3

Der volle Mond macht sich im Westen daran, unterzugehen, die Sonne versteckt sich noch unter dem östlichen Horizont; aber ihre Strahlen beleuchten bereits die dünnen Kondensstreifen von einem halben Dutzend hoch fliegender Jets, die Kurs auf Paris nehmen. Grelle Striche auf gelb-blau-rosa-pastell-farbenem Himmel. Eine durchaus kitschige Kulisse, wenn's nicht alles wirklich echt wäre.

Wir sind um fünf Uhr ausgelaufen, einem Rat des hier unentbehrlichen englischen Seehandbuchs *"Reeds"* folgend, wonach es unbedingt notwendig sei, die berühmte Meerenge zwischen der bretonischen Insel **Ouessant** und dem französischen Festland genau bei höchstem Hochwasser zu erreichen. Dann nämlich würde uns ein schneller Gezeitenstrom einigermaßen sicher durch den engen **Chenal du Four** mitnehmen.

Ouessant, Chenal du Four, Raz des Saine, diese Ortsnamen stehen seit jeher für Sturm, Schiffbruch, Verderben.

Nur wenige Küstenstriche auf der Welt haben bei Seeleuten einen so schlech-

ten Ruf. Das Cap Horn vielleicht oder der Malstrom bei den Lofoten und die Jammerbucht im Skagerrak. Das dramatische Hubschrauberfoto des Wärters, dessen granitener Leuchtturm **La Jument** von einem gewaltigem Brecher übertost wird und der sich vor dem sicheren Tod eben gerade durch eine kleine Tür retten kann fehlt in keiner Bildergalerie. Massiver kann die Natur ihre Dominanz über den Menschen nicht belegen. Genau in dieses verrufene Seegebiet also haben wir uns gewagt. Der graue Leuchtturm aus dem Foto ist eben an Steuerbord in Sicht gekommen. Sein rotes Feuer mit der Kennung *"Blitz Gruppe 3, Wiederkehr alle 15 Sekunden"*, wird gleich verlöschen, sobald die Sonne vollständig über die Kimm gestiegen ist. Zahllose Wracks bedecken den Meeresgrund vor **Quessant** und jede Menge ungepflegte Seemannsgräber könnten mahnen vor den zahlreich verteilten scharfzackigen Klippen. Von der **Biskaya** rollen auch schon fünf Meter hohe Wogen heran, zwischen Wellenkamm zu Wellenkamm liegen vielleicht 70 Meter. Die Luv klettert hoch, rutscht runter. Das war's dann aber auch mit der Gefahr fürs erste. Die hohen Wellen sind alter müde gewordener Schwell, kraftloser Rest eines längst vergangenen Sturms im fernen Atlantik.

Der jetzt flau Wind misst schlappe 8 Knoten, die Sicht ist gut, es ist trocken und gegen Mittag sogar warm. Im *"Reeds"* heißt es, man solle auf Untiefen und Steine achten. Machen wir eigentlich immer. Also alles gut. Bedauerlich nur, dass der Kaffee dem Rudergänger in seinem Becher allzu rasch kaltgepustet wird.

Von dem reißendem Strom in der Meerenge nehmen wir gelassen Kenntnis: bei sechs Meilen Fahrt durchs Wasser machen wir laut Navigationscomputer fast **zwölf Meilen Speed über Grund**. Respekt.

Aber sonst? Kaffeefahrt!

Damit ernten wir nun keinen segleri-

schen Ruhm. Aber - unter uns - es ist der Luv-Crew lieber so. Wer will schon ein Seemannsgrab?

Heiko Tornow

La Rochelle, Hafentag

Geschichten über die Fortbewegung mit Segelbooten lassen sehr oft das Wichtigste aus: Die Häfen.

Die meiste Zeit liegen die Yachten schließlich angebunden im sicheren Hafen anstatt ungebunden auf den Wellen zu tanzen. Und ist das Schiff doch mal auf See, dann ist der Hafen immer das Ziel.

(An dieser Stelle lassen wir mal die Betrachtung außer acht, wonach für den wahren Segler der See-Weg allein schon das Ziel sei).

Eben haben wir einen Hafen verlassen, von dem uns zuvor leider niemand abgeraten hat. **Pornichet** ist ein trister, an der Mündung der **Loire** gelegener Ort. Die Luv hat dort für eine Nacht Rast gemacht, weil die Crew nach *85 Seemeilen* Schaukelei keine Lust mehr hatte, noch weitere zwei Stunden in den späten Abend hinein bis zum nächsten kuscheligeren Fischerhafen zu segeln. Der Supermarkt dort *-wenn es denn einen gegeben hätte-* wäre garantiert schon geschlossen gewesen und unsere Vorräte, nicht nur an Wein und Bier, sind auf null. Pornichet also, eine langgestreckte Bucht, die von einem bis zum anderen Ende mit massentouristisch nutzbaren immer gleich öden Betonklötzen bebaut ist. Ich bin sicher, diese Stein gewordene Einfallslosigkeit ist allein einem einzigen Architekten gelungen. Ein zweiter Baumeister hätte sicher für ein ganz klein wenig Abwechslung gesorgt.

Weil mithin über Pornichet eigentlich nichts weiter zu berichten wäre, will ich die Gelegenheit nutzen, über das zu schreiben,



La Rochelle

was uns Seglern in Häfen wirklich wichtig ist.

Ich meine die Facilitäten. Oder auch Toiletten und Duschräume genannt. Nichts ist wichtiger, als nach langer Sturmfahrt mit heißem Wasser das Salz aus den verklebten Haaren und vom ausgekühlten Körper zu spülen. Die Qualität und Verfügbarkeit der Hygiene-Gebäude bestimmt daher für Wassersportler den Rang der Häfen in der Qualitätshitliste.

Denken wir, wenn wir uns an den letzten Helgolandaufenthalt erinnern, an die rotfelsige "Lange Anna" oder den Helgoland-Hummer? Keineswegs. Die Spitzenmeldung auf der offiziellen Website zur größten deutschen Hochseeregatta, der Nordseewoche an Pfingsten 2013, war diese Mitteilung: "Mehr Toiletten und Duschen im Hafen Helgoland!"

Kommt man, wie gegenwärtig die Luv auf der Langfahrt über Deutschland hinaus nach Westen, festigt sich in allen EU-Anlegestellen die gleiche Erfahrung:

Die Planer und Erbauer von Hafenklos und Hafenduschen sind sämtlich keine Segler.

Sonst wüssten sie nämlich, dass die Crews in aller Regel mit Jacke, Hemd und Hose, mit Handtuch und Kulturbeutel zur Körperpflegestelle laufen. Wohin aber mit alledem? Keine Ablageflächen nirgendwo, kaum Haken, um die Utensilien loszuwerden. Dann steht also Hein Seemann halbnackt vor dem Waschbecken, die Klamotten zwischen die Knie geklemmt und putzt sich die Zähne. Unter der Brause bietet sich der Trick mit den Knien eher nicht an. Heute früh, in der Dusche von La Rochelle, wird ein weiterer Mangel offenbar. Sowohl Kleidung als auch Kultur können kunstvoll auf einen Knopf geknotet werden. Die Schuhe bleiben am Boden. Ein grober Fehler. Per Knopfdruck schießt es mit Hochdruck aus der Brause und setzt die winzige Kabine unter Wasser. Die Schuhe auch. Regelbar sind Menge, Druck und Richtung des alles befeuchtenden Strahls nicht. Dafür ist die Temperatur angenehm warm. Das ist nicht immer so. In **Pornichet** gibt's zwar auch keine Haken und Ablagen, dafür ist das Wasser ausschließlich knallheiß. Die Franzosen bringen in ihrer Hafen-Douche nicht nur empfindliche deutsche Gäste sondern womöglich auch ihre Hummer um. Nicht

wenige Segelboote an der Atlantikküste führen tatsächlich Hummerkörbe als Fanggerät mit an Bord. Apropos warmes Wasser. Irgendwer sollte den Engländern mal verraten, dass die Einhebelmischbatterie bereits erfunden wurde. Mindestens in allen von uns dort angelaufenen Ports war diese nützliche Neuerung unbekannt. Links warm, rechts kalt, mischen in der hohlen Hand. Wenn irgendwer in Frankreich mit Blick auf Elbphilharmonien, Bahnhöfe und Flughäfen Hohn und Spott über unfähige deutsche Grossprojektplaner ausgießen sollte, darf man ihm entgegenhalten: "*Port des Plaisance La Rochelle*". Mit 5000 Liegeplätzen der mit Abstand größte Sportboothafen Europas. Noch nicht ganz fertig. Aber die **Duschen sind bereits verschimmelt**. Die Lüftung wurde vergessen. Zum Thema Toiletten noch etwas Versöhnliches. Zwischen Pornichet und La Rochelle bleiben wir zwei Tage auf der wirklich traumhaften Insel **Isle D'yeu**. Auch dort keine Haken und Ablageflächen aber ein Schild an der Tür: "*Geschlossen ab 20 Uhr.*" Was machen wenn man nachts mal muss? Das Bordklo, im Hafen sonst tabu, kommt zu Ehren. Beim Pumpen im



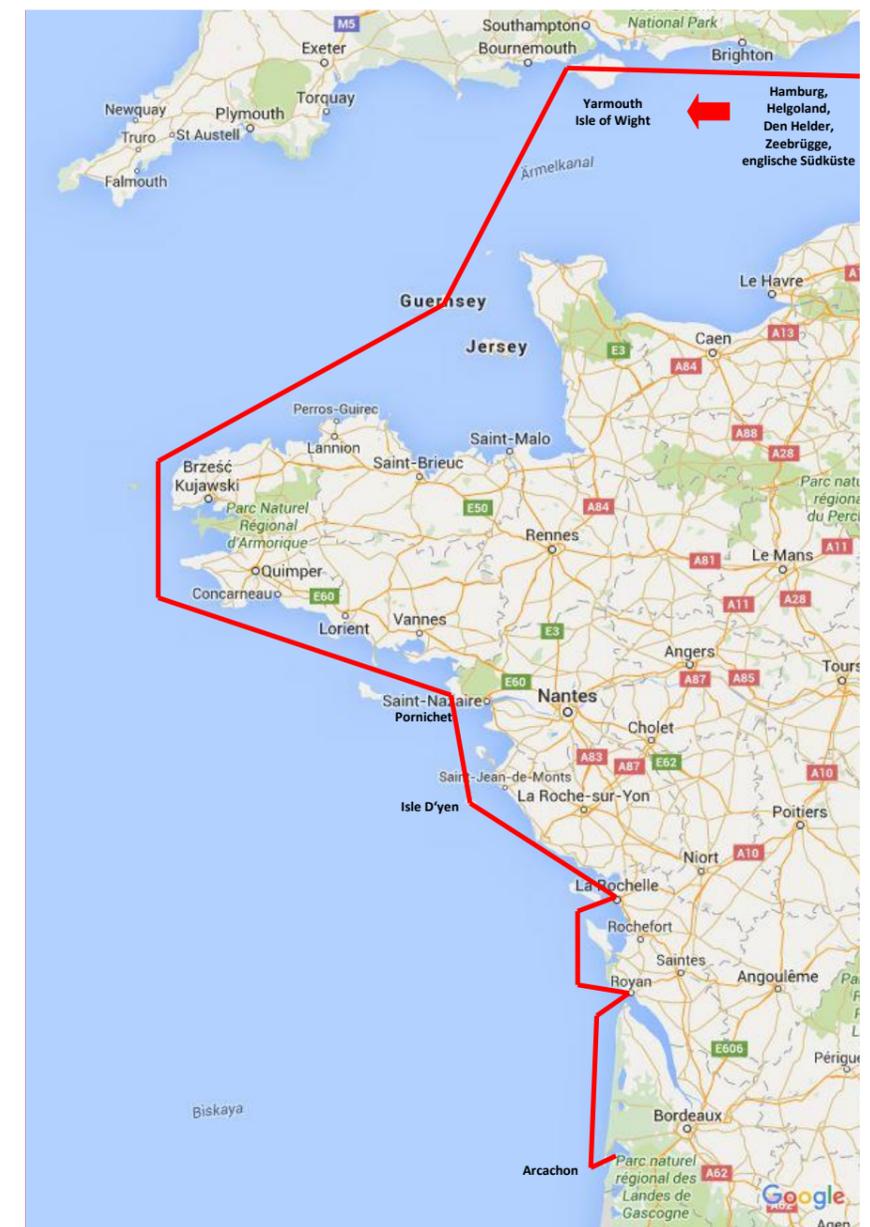
Arcachon

dustern spült es mit einem mal hell grünes Meeresleuchten ins Becken. Kann man feiner pinkeln?

Heiko Tornow

Artikel 5: Auf der Reede in der Bucht von Arcachon

75 Meilen immer nach Süden. Der gelbe Strand ist nur drei Steinwürfe entfernt. Die Luv segelt bei schwachen halbem Wind ganz dicht unter Land im flachen Wasser von der **Girondemündung** nach **Arcachon**; das ist dort, wo Europas größte Wanderdüne die millionenfach bestiegene Attraktion ist. Im Seehandbuch heißt es, die Küste sei bis dorthin ohne jede Struktur und langweilig. **Keine Stadt, kein Hafen, nicht mal ein Leuchtturm**. Nur eine endlose, schwach bewachsene Düne, länger als 120 Kilometer. Aber immer mal wieder große graue Betonklötze am Strand. Durchs Fernglas sind sie gut auszumachen: *Bunker von Hitlers Atlantik-Wall*. Sie haben allesamt die geplanten tausend



Reichsjahre nicht überdauert und sind *-meist in einem kolossalen Stück-* den steilen Hang zum Meer hinunter gerutscht, das Fundament unterspült von den allfälligen Herbststürmen in der Biskaya. Klotzige Mahnmale, alle halbe Stunde.

Die Luv ist allein auf See. Bis zum Horizont kein Segler. Vom frühen Morgen bis in den Abend keine Chance auf eine kleine Privatregatta mit einem Boot auf gleichem Kurs. Niemand im Sicht. Das verwundert ein wenig, schließlich sind es nur noch drei wertvolle Tage bis zum Ende der großen Sommerferien und ein besseres Segelwetter als heute ist nicht denkbar.

Sogar das französische Militär scheint ein Herz für Wassersportler zu haben.



Das Revier, durch das wir heute schippern, ist ein sonst viel genutztes Schießgebiet. Der Hafenermeister in **Royan** hat uns versichert, bis zum Wochenende würde nicht auf uns geschossen. Die Artillerie sei entweder selbst im Urlaub oder auf dem Weg nach Syrien. Möglicherweise stand diese Nachricht nicht in der Zeitung und die Yachteigner hier trauen sich einfach nicht aufs offene Meer. Das ist natürlich Unfug. Die Franzosen sind eine unvergleichliche Seefahrer- und Seglernation. Bei internationalen Regatten sahen sie regelmäßig die schönsten Trophäen ab. Die Weltumrunder und Einhandsegler der Grand Nation haben Heldenstatus. Nach *Eric Tabarly* zum Beispiel wurde jetzt posthum ein sündhaft teures Yachtzentrum für Super- und Rekordboote an der Westküste benannt, den Ehrentitel *„Kommandeur der Ehrenlegion“* hatte ihm zu Lebzeiten noch Staatspräsident De Gaulle verliehen. Tabarlies letztes Boot, die *„Pen Duik“* liegt in seinem Hafen an Land. Er hatte es eines Nachts in der irischen See während einer seiner vielen atemberaubenden Abenteuer unfreiwillig verlassen. Angeblich musste er mal. Die allermeisten um Leben gekommenen Segler werden übrigens, wenn sie überhaupt gefunden werden, mit offener oder ohne Hose geborgen. Offiziell hieß es, der Grossbaum habe Tabarly von Bord gefegt.

Er war nicht angeleint.

Wir haben daraus gelernt, dass großer

Ruhm nicht vor Torheit schützt und zwei Regel beachtet werden sollten:

Erstens niemals auf See außerbords pinkeln –und wenn schon– zweitens dann mit Sicherheitsgurt.

Zurück zur wunderschön yachtfreien See. **Nirgendwo in Europa sind so viele Freizeitschiffe zugelassen wie in Frankreich.** Die Zulassungsnummern in den französischen Segeln sind fünfstellig, in Deutschland kommen wir locker mit vier Stellen aus. (*Die Luv hat die Nummer GER5148*). Hamburgs Yachthafen in Wedel, Deutschlands größter, bietet Platz für 2000 Boote. In La Rochelle allein passen fast dreimal so viele hinein und **Arcachon**, unser Ziel für heute, steht dem nicht viel nach.

Wir lesen, dass die dortige Warteliste einen Liegeplatz erst in 26 Jahren in Aussicht stellt. Ob die Skipper etwa darum ihren Hafen nicht verlassen, weil weggegangen, Platz vergangen? Haben die überhaupt Platz für Gäste? Sicherheitshalber beschließen wir, heute Nacht in einer geschützten Bucht in der Nähe der Stadt vor Anker zu gehen.

Heiko Tornow

Fortsetzung folgt, denn ich bin erst im Februar 2016 in der Karibik an Bord

Jan Garbers



Mitsegelgelegenheit gesucht?

Moin Segelkameraden,

mein Angebot möchte ich wie folgt beschreiben: über die Sommermonate liegt meine Jolle im Hamburger Yachthafen auf **Platz E 91**, für SKO-Jugendliche biete ich eine Mitsegelmöglichkeit **für einige Stunden** auf der Elbe an. Die Jugendlichen sollten bereits **Segelerfahrung** auf der Elbe haben und sie erhalten von ihren Eltern eine Erklärung der Haftungsübernahme.

Ich bin bei Pantaenius mit einer Jollenhaftpflichtversicherung versichert, Termine sind telefonisch oder per Email abzustimmen.

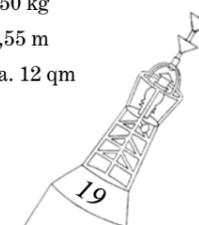
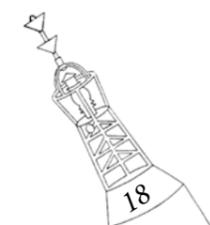
Auf der Homepage der Klassenvereinigung: www.monarch-klassenvereinigung.de sind weitere Infos zu erhalten.

Gruß
Gerhard Nagel

Tel. 04103-6374

Monarch Boots-Daten

Abmessung :	L. Ü. a. Bootsrumf	4,96 m
	L. Ü. a. incl. Ruderanlage	5,29 m
	L. Ü. a. in der Wasserlinie	4,35 m
	Breite über Deck	1,91 m
	Tiefgang mit Kiel	0,37 m
	Tiefgang mit aufgeholtem Kiel	0,37 m
	Gewicht segelfertig	350 kg
	Masthöhe über Deck	7,55 m
Besegelung :	Ein Großsegel	ca. 12 qm





2015



Schneeflocken-Romanze

Die Schneeflocke kam im glitzernden Kleid vom Himmel ganz langsam herunter geschneit und Schneeflocke fühlte sich fremd in dem Land, das sich schon im Weihnachtsglanze befand. Sie landete vorsichtig auf einer Tanne bei einem sehr einsamen Schneeflockenmanne.

Die schneeweiße Flocke sprach: „Hey, Ich bin weiblich! Ich glaube, ich mag dich ganz unbeschreiblich!“ Die beiden sind dann zusammengeblieben und fingen schnell an, sich zu necken und lieben. Bald schmusten die Flocken mit reizendem Charme, doch tauten sie schnell, denn die Liebe macht warm. Sie hörten des Partners Herz noch schwach klopfen und dann verschmolzen sie zu einem Tropfen.

Im Tröpfchen vereint gab es mancherlei Kuss, und irgendwann trieb das Tröpfchen im Fluss, und der brachte beide zusammen ins Meer. Es ist nun ein kleines Weilchen schon her, als aus dem Meere das Tröpfchen verschwand, von der Sonne geholt hoch ins Schneeflockenland; und irgendwo dort, wo die Wolken sanft schweben, genießen verliebt sie ihr Schneeflockenleben.

Dort oben, wo's kalt ist, begann ihre Reise, dort sind sie nun wieder auf glückliche Weise, denn hoch in den Wolken, an kühleren Orten, sind beide zu Schneeflocken wieder geworden. Und schneit es mal wieder, wie manchmal im Jahr, dann tänzeln sie erdwärts als Liebespaar.

Alfons Pillach

Weihnachtsfeier



So fern und doch so nah,
wie sich das Meer und der Himmel sind,
wenn sie sich am Horizont zu berühren scheinen,
so eng verbunden und doch so weit weg
sind Diesseits und Jenseits,
sichtbare und unsichtbare Welt.
Sofern und doch so nah sind die Menschen,
die uns verlassen mussten
und doch immer zu uns gehören.



Wir trauern um unseren lieben Segelkameraden

Felix Linken

* 7.4.1930

† 13.4.2016

Unsere Anteilnahme gilt seiner Familie



Etwas zum schmunzeln.

Was ist eigentlich eine Tide?

Wir, die wir ein Boot haben und immer darauf achten müssen wie und in welche Richtung momentan das Wasser läuft, haben gelernt damit umzugehen. *Wie ist es da aber mit der "normalen Bevölkerung?"* Selbst alteingesessene Hamburger haben da so ihre Schwierigkeiten.

So nun zu dem Geschehenen :

In der vorigen Woche war ich wieder mal bei meinem Friseur. Und da man, jede Frau kennt das ja, eine lange Sitzung hinter sich bringen muss ergibt sich immer ein interessantes Gespräch.

In diesem Falle:

Frau Wegner, was ich noch wissen wollte, ist ihr Boot schon im Wasser?

Ich: Nein.

Er: neulich waren meine Frau und ich mit dem Auto bei schönen Wetter an der Elbe. Beim Museumshafen parkten wir unser Auto als plötzlich der Parkwächter auf mich zu kam und mich fragte, wie lange bleiben sie?

Friseur: wieso, ist hier eine Veranstaltung?.

Parkwächter: nein, aber dies ist ein Tidengewässer, und das Wasser läuft bald auf.

Friseur: ach und so hoch?

Parkwächter: ja und wenn dann ihr Auto schwimmen sollte stellt es für die Schifffahrt ein Hindernis dar. Und damit es nicht so weit kommen kann muss ich die Scheiben einschlagen. Ganz schlimm wird es erst, wenn ihr Auto schwimmt und dann sinken sollte und geborgen werden muss. Nun wird es richtig teuer. Die Wasserschutz muss es sichern und die Bergung kommt und hebt das Auto.

Das alles nur im Falle eines Falles.

Friseur: Also sagte ich ihm wie lange



wir Parken würden und ging dann los. Doch der Spaziergang wurde für mich zum Albtraum. Eingeschlagene Scheiben, Schwimmendes Auto u.s.w. Die Lust am Spaziergang war gänzlich vorbei. Ständig beobachteten wir das Wasser, wie hoch es schon ist. Diese blöde Tide! Überhaupt, vorher hatten wir noch nie etwas von einer Tide gehört.

Ich sagte zu meiner Frau: lass uns nach Hause fahren.

Somit war ein schöner Tag zu Ende. Das blöde und wirklich peinliche daran war nur, an meinem geparkten Fahr-

zeug war ein Hamburger Kennzeichen angebracht.

Fazit, urteile nicht wenn du von einer Sache keine Kenntnis hast. Oder vertraue denjenigen der dir helfen will.

Mit SKO Gruß Käte Wegner

Hallo SKO, Wir sind die NEUEN, die NEUEN SKO-Mitglieder.

Wir sind auch NEU beim Wassersport, deshalb starten wir mit einem Motorboot.
Wir liegen am Schlengel J, auf den Plätzen J 221 (Allegra) und J 280 (Asgard).



Asgard

Fabrikat: Sea Ray 190 Sport
Baujahr: 2015
Länge: 5,99 Meter
Breite: 2,21 Meter
Tiefgang: 0,43 Meter
Antrieb: MERCUISER Benziner mit Z Antrieb ca. 223 PS



Hallo SKO,

die Begeisterung für das Bootfahren hat uns gepackt, so dass wir den Schritt gewagt haben, uns ein kleines Boot anzuschaffen. Auf der Suche nach einem Verein, bei dem wir Liegeplatz, Lagermöglichkeiten und nette Gespräche mit erfahrenen Wasserratten finden können, sind wir im Rüschenpark Finkenwerder über den SKO gestolpert. Nach der ersten Kontaktaufnahme wurde uns schnell klar, hier können wir eine Heimat finden.

Auch wenn Gelegenheit gewesen ist, sich andere Vereine anzuschauen und die SKO sich dem Segeln widmet, war es letztendlich der Umgang untereinander, wie die Begeisterung für den Sport und die Arbeit im Team, die uns bewegt hat zu Euch dazu stoßen zu wollen.

Liebe Grüße
Conny und Tim

Allegra

Fabrikat: Nidelv 18 (Norwegisches Rauwasserboot)
Baujahr: 1983
Länge: 5,90 Meter
Breite: 2,18 Meter
Tiefgang: 0,80 Meter
Antrieb: Volvo Penta 4,3 Liter Benziner mit SX Antrieb ca. 205 PS

Hallo wir sind Familie Karsten,

Tochter, Enkelin und Schwiegersohn von der SY Chiave, SK Ingo Hansen.
Wir haben uns zum Start unserer Wassersport-Karriere ein Motorboot gekauft und wenn das groß ist wird es dann ein Segelboot.

Nachdem unsere Allegra eine neue Steuerung, Löschanlage und diverse andere Kleinigkeiten erhalten hat, fehlt jetzt zum Saisonstart nur noch der Einbau der neuen Kraftstoffpumpe. Es ist natürlich trotzdem noch viel zu tun aber wir werden uns den Rest wohl für die kommende Wintersaison aufheben :-).

Fiona hat noch ein Bild von unserer Allegra gemalt.

Liebe Grüße
Nina + Fiona + Florian



Bordhund Illnu





Katastrophensegler wurden 9 mal in 7 Monaten gerettet

[28.01.16]

Die beiden 71-jährigen amerikanischen Segler Bob Weise und Steve Shapiro mussten binnen sieben Monaten neun Mal aus Notsituationen gerettet werden, seit sie im Juli 2015 mit dem 18-Tonner „Nora“ in Norwegen mit Ziel Nordamerika ausliefen.

Der jüngste Vorfall war ein Feuer an Bord am Nachmittag des 26.1., als sich das 40 Fuß lange Boot in Hayle am Kai auf die Seite gelegt hatte. Der Hafenkapitän entdeckte den Brand, als Rauch aus einer Luke im Vorschiff drang.

Der South West Ambulance Service und Devon and Cornwall Police Service wurden daraufhin von ihm alarmiert.

Die Cornwall Fire & Rescue Service schickte je ein Einsatzfahrzeug der Hayle Fire Station und aus Tolvaddon zum Brandort. Aus Sicherheitsgründen wurden auch Rettungsteams aus Penzance und Falmouth mobilisiert. Mit Atemschutz, zwei Schläuchen und einer Leiter waren sie im Einsatz. Die beiden Segler waren, wie sich herausstellte, zum Einkaufen an Land gegangen und hatten eine Kerze brennen lassen. Als sich die Yacht mit fallendem Wasserstand auf die Seite legte, erfasste die Flamme Kleidung an Bord. Das Boot wurde erheblich beschädigt und sollte nun erst einmal in Hayle repariert werden.

Erst am 19.1. wurde die „Nora“ auf Bitte der Falmouth Coastguard vom RNLI-Boot aus St Ives 1,5 Meilen vor der Küste mit Maschinenschaden abgeschleppt.

In der Woche zuvor hatte das Boot zu sinken gedroht, als es

in Cornwall nicht richtig festgemacht war. Am 25.1. war die „Nora“ in Hayle eingelaufen. Zuvor waren Rettungsboote in Norwegen, Dänemark, Schottland und Nordirland im Einsatz für die Yacht gewesen.

Vor Norwegen hatte es Schaden am Propellerschaft gegeben, vor Dänemark versagte die Batterie, zwei Mal lief die „Nora“ in Schottland auf Grund und hatte Propellerprobleme und in Nordirland kam es zu einer neuerlichen Strandung. In Cornwall trat ein mechanischer Schaden auf, und einmal kam einer der beiden Segler in Schwierigkeiten beim Versuch, mit einem Ruderboot an Bord zu kommen. Peter Haddock, Hafenkapitän in Hayle, machte sich nun um die Sicherheit der beiden große Sorgen, konnte aber auch nicht mehr als seinen Rat anbieten. Sie seien eine „Katastrophe, die darauf warte, zu sich zu ereignen“. Shapiro, ein Autor aus Kalifornien, sagte, er segele, seit er neun Jahre alt war, Weise ist ein ehemaliger Hubschrauberpilot der US Army und Vietnamveteran.

DIE NEUE „CORIMAR“



Wie Ihr ja wisst, haben unsere Segelkameraden Claudia und Jürgen Kolbe ihre „Corimar“, eine Segelyacht vom Typ Jeanneau 39i, aus gesundheitlichen Gründen 2015 verkauft.

Sie können aber vom Wasser nicht lassen und haben sich jetzt in München ein Motorboot gekauft, eine Nimbus 27 mit 130 PS, den Abmessungen 8,45 / 2,85 m mit 1,00 m Tiefgang und max Speed von 20 kn.

Das Schiff liegt in Zukunft im Sommer hinter Lühesand am Anleger Grünendeich.

Der alte Schiffsname „Corimar“ wird beibehalten.

CONTRAST - PROGRAMM



Manchmal klappt es ja doch, dass die Kinder von SKO Sailer so angeleitet worden sind, dass sie dem Segelsport verfallen und sich später ein eigenes Schiff zulegen, so geschehen im Fall der Familie Meister.

Sven hat sich eine gebrauchte schnelle 7/8 getakelte schwedische Yacht zugelegt, eine Contrast 33, L = 9,85m, B = 3,05m, mit einem Yardstickwert von 100.





HAMBURGER HAFENGEBURSTAG 2016



Fotos: Sven Maselewski
Torsten Burkhardt.





HAFENGEBURTSTAG 2016

Es war mal wieder so weit, die Morle und die Maiti waren bereit!

Da der Hafengeburtstag dieses Jahr auf das Himmelfahrts Wochenende viel, ging er vier ganze Tage lang! Am Donnerstag um 15.00 war treffen im Köhlbrand angesagt, also Ablegen in Wedel um 12 Uhr! Segel hoch und schön gegen den mäßig bis frischen Ostwind bei noch relativ winterlichen Temperaturen aber herrlichem Sonnenschein aufkreuzen! Im Köhlbrand angekommen sollte noch eine Übung zu den diesjährigen Showfahrten stattfinden! Diese sollten mit Ausnahme der am Donnerstag, dieses Jahr bei den auserwählten Segelyachten etwas besonderes werden! Und zwar sollte eine Formationsfahrt nach dem Vorbild der Australien-days gefahren werden!

Die Maiti und die Morle waren von der Idee begeistert und haben sich zur Verfügung gestellt dieses Schauspiel mitzugestalten, und durften das auch tun!

Nachdem die Übung erfolgreich absolviert wurde ging es dann mit der Einlaufparade Richtung Hafencity am Fischmarkt und den Landungsbrücken vorbei bis zum Baakenhafen unserem nächsten Treffpunkt für die noch anstehende Showfahrt dieses mal noch zusammen mit den Motoryachten! Danach ging es dann in den City Sportboothafen! Wo nach dem anlege Bierchen auch noch ein wenig der Beginn des Hafengeburtstages gefeiert wurde! Als wir uns dann endlich aufraffen konnten auf die Meile zu gehen, um noch etwas zu essen, wurden vor unserer Nase die Schotten der Buden leider geschlossen, da sie an diesem Abend nur bis 22 Uhr geöffnet hatten! Also

blieb uns nichts anderes übrig als im Feuerschiff und später auf der Maiti und Morle weiter zu feiern... Essen wird ja schließlich auch völlig überbewertet...

Der Freitag begann dann nach einer kurzen Nacht eigentlich wie immer mit lautem Gehupe Geschaukel und Geplätscher und einem leichten Schädel! Nach einem Kaffee und einem Frühstück mit frischen Brötchen sah die Welt dann schon etwas besser aus! Und frisch gestärkt ging es zur Formationsfahrt! Die dieses mal noch nicht ganz so aufgeführt werden konnte wie geplant, da einfach zu viel Schiffsverkehr vor den Landungsbrücken war! Wieder angelegt wurde mit dem feiern weitergemacht...

Am Samstag durften wir das Programm dann noch mal wiederholen! Dieses mal hatten wir Glück und es hat alles so funktioniert wie wir uns das vorgestellt haben!

Wieder im Hafen angekommen, was soll ich sagen, musste das natürlich ordentlich gefeiert werden! Abends gab es dann noch das wirklich schöne Aida Feuerwerk!

Für mich war das denn auch der letzte Abend auf dem Hafengeburtstag ich wurde abgelöst! Die Morle und die Maiti Crew haben den Sonntag aber auch noch ganz gut überstanden! Vier Tage Hafengeburtstag sind bestimmt an allen Teilnehmern nicht spurlos vorüber gegangen...

Wie gut das er nächstes Jahr wieder nur drei Tage lang ist!

Sven Maselewski



SKO Nachwuchs

Emma und Lotta freuen sich über **Lara**. Der Verein gratuliert Olaf & Johanna Zietz zum 3 Mädels Haushalt



UNIMOG Fahrertraining

Die Anschaffung einer neuen gebrauchten Zugmaschine allein reicht nicht aus, um diese für unseren Fahrbetrieb geeignet zu machen.

Nach einigen technischen Überarbeitungen wartete das

Universal Motor Gerät

darauf seine technischen Fähigkeiten den bisher auf den anderen Fahrzeugen bewährten Fahrern vorzuführen.

Da gibt es im Armaturenbrett so viele Taster und Schalter, etliche Schaltknüppel, davon braucht man beim Slipbetrieb nur einige.

Aber die Richtigen müssen es sein, damit die Technik in den verschiedenen Getrieben auch ankommt und es zu keinem Zahnrad-Salat kommt.

Motor anlassen, Kontrollen des Generators, Bremsanlage, Luftdruckspeicher alles muss beachtet werden, damit der U 437 in Bewegung kommt.

Nach der Anlieferung im Herbst wurden schon die ersten Runden

damit gedreht, jetzt wurde es ernst. Die ersten Fahrstunden waren angesagt. Trainiert wurde als erstes die richtige Inbetriebnahme. Das Fahren und Rangieren war den bisherigen und bewährten Bedienern des SKO Fuhrparks ohnehin keine Neuigkeit. Jetzt galt es, diese Fähigkeiten auf den U 437 zu übertragen.

Geübt wurde das Rangieren auf ebenem Boden, Vorwärts und Rückwärtsfahren, einparken mit Trailer in eine (Parklücke), den Trailer in eine Kurve fahren und parallel zu anderen Trailer abstellen.

Das Anfahren am Berg, eines der wichtigsten Kriterien, wurde auch geübt, muss von den entsprechenden Fahrern noch durch ständiges Training gesichert und die Fähigkeiten gefestigt werden.

Durch einen Zufall kam der rote Unimog zum Einsatz, durch Ausfall des Magirus am 9.04.16 nach dem das erste Boot geslipped war.

Die Maschine des grünen Riesen erstarb plötzlich und gab keinen Mucks mehr von sich.

Nach kurzer Inspektion war die Ursache gefunden: Mengen von Dieselschlamm in den Filtern und Leitungen. So kam U 437 zu seinem ersten Noteinsatz: es zeigte sich, dass er mit noch wenigen Modifizierungen (u.a. Bebalastung ca. 1,5 T) gut geeignet ist, im Ersatzfall die Boote bis ca. 4 Tonnen, den Berg rauf und runter zu schaffen. Beteiligt an dem Fahrertraining waren bisher:

Stefan Kropka, Stefan Timm, Hans Hermann; Martin Pilch, Peter Pauls, Dieter Plappert, Jens Kropka.

Weitere Unterweisungen folgen.

Noch mal zur Klarstellung: U 437 ist kein atomares Unterseeboot der deutschen Marine, sondern eine Baureihe des Nutzfahrzeugherstellers Mercedes.

Peter Pauls



DUNKLE WOLKEN
AHOI!





ANSEGELN DER SKO

nach Beidenfleth an der Stör

Mal ein bisschen weiter weg als unser Clubhaus in Finkenwerder sollte es diesmal schon sein – deshalb Beidenfleth an der Stör.

Das Hotel-Restaurant dort direkt am Wasser signalisierte auch Bewirtungsbereitschaft und machte uns ein Angebot.

Nur leider 3 Tage vor Ansegelbeginn kam eine Absage – wegen Trauerfall geschlossen.

Nun denn, unser Festausschuß ließ sich vom Hafenmeister des Beidenflether SV überreden, trotzdem zu kommen, denn es wurde, wie auf dem Dorf am 30. April so üblich, allerlei Remmidemmi geboten, wie: Fisch- und Burgunder- und Würstchen- und Bierstand, diverse Bänke/Tische mit je eigenem Lagerfeuer, Diskothek in der Halle und ein riesengroßes Monster-Mai-Feuer und die zugehörige Freiwillige Feuerwehr an ihren Spritzen mit „Retten-Schützen-Bergen“ Einlagen.

Mal was ganz anderes – keine offiziellen Ansprachen, Preisverteilung, Regattaergebnisse, kollektives Gemampfe mit immer den selben SK's usw.....

Wir hatten uns schon Gedanken gemacht ob das auch ankommt, aber siehe da – begeistert waren die Oldies, die mit dem Wagen angereist waren und die anderen haben auch nicht gemeckert..... Manche hatten am anderen Morgen infolge Ihrer Druckbetankung einen dicken Kopp.

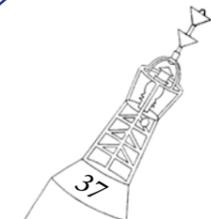
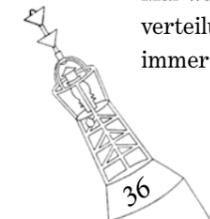
Ach halt, da war ja noch was. Unser Segelwart hatte eine 18 sm Zubringerregatta zur Störmündung geplant und anschließend eine Geschwaderfahrt zum Vereinsanleger des Beidenflether SV's. Die Regatta wurde bei kaltem Nieselregen und schwachem Wind aus Südwest gestartet.

Das einzige Schiff welches bis zur Zieltonne 76 an der Stör durchhielt war die Chiave von Ingo Hansen. Aber wenigstens konnte eine anschließende Geschwaderfahrt mit 10 SKO Schiffen bis Beidenfleth bei auflaufendem Wasser durchgeführt werden.

Hat Spaß gemacht. Wem es zu kalt wurde konnte sich am Maifeuer ansegeln lassen.



Gemeinsam durch Wind und Wetter





Die SKO'ten zeigen:

**ES GIBT KEIN
SCHLECHTES WETTER,
NUR FALSCHER
KLEIDUNG**



DICHT AN DICHT

NETTER PLAUSCH AM SONNTAG AUF DEM HEIMWEG



SKO Ansegel-Maifeuer



Senioren an Board

Mehr Technik statt körperlicher Fitness. Immer mehr Senioren lassen sich ihre Yachten aufrüsten, um möglichst lange segeln zu können.

Manchmal haben negative Nachrichten auch positive Aspekte.

Negativ: Die demographischen Auswirkungen einer alternden Gesellschaft sind auch im Segelsport zu beobachten. In Deutschland haben statistische Untersuchungen gezeigt, dass etwa zwei Drittel der größeren Segelyachten Eignern gehören, die älter als 50 Jahre, die Hälfte von ihnen sogar älter als 60 Jahre sind. Altersbedingt geben viele Senioren das Segeln auf und gehören dann nicht mehr zum Kundenkreis der Bootsbranche.

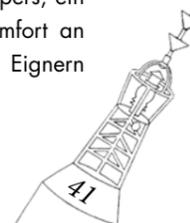
Positiv: Immer mehr ältere Segler wollen weiterhin ihr Boot behalten und lassen es nach dem Motto, mehr Technik gegen nachlassende körperliche Fitness, aufrüsten. Für die Bootsbranche werden technische Nachrüstungen oder die Erstausrüstung von neuen Yachten mit immer mehr Extras, die das Segeln und Leben an Bord erleichtern, zu einem wachsenden Geschäftszweig. Dabei zeigt sich, dass Eigner, die die Ostsee als Heimatrevier angeben, am meisten für die altersgerechte Aufrüstung ausgeben, um auch noch nach dem 65. oder 70. Lebensjahr auf Törn gehen zu können. Nordseesegler hören nach den Erfahrungen von dort ansässigen Wassersportbetrieben in der Regel früher auf zu segeln, was auf die möglichen härteren Segelbedingungen des „Blanken Hans“ zurückgeführt

wird. So merkt man vor allen Dingen in den Servicebetrieben an der Nordsee einen leichten Rückgang der Kundenzahl. Das führt dazu, dass man – wie beispielsweise in der Werft Hooksiel – die Technik aufrüstet, um verstärkt auf dem Markt der Berufs- und Behördenschiffahrt tätig werden zu können. „Wir werden uns jetzt einen 500 Tonnen Lift anschaffen“, so Werftchef Burkhard Kähler zu dem Thema. Eher zurückhaltend sind auch die Eigner an den Binnenseen in Süddeutschland, wenn es um die Aufrüstung der Yachten geht. Die Boote sind dort in der Regel kleiner und einfacher zu beherrschen und bei mehr Wind bleibt man im Hafen. So sagt dann auch Anton Dreher, Chef der Rambeck Werft am Starnberger See, dass seine Kunden in der Regel im Alter vom Segelboot auf ein Motorboot mit Elektroantrieb umsteigen. Auch am Bodensee mit seinen vielen Werften und über 50.000 registrierten Booten sind altersspezifische Nachrüstungen an Segelyachten in den vergangenen Jahren ein eher kleines Geschäftsfeld geblieben. Ganz anders ist es an der Ostseeküste. Werften und Servicebetriebe von Flensburg bis Rügen profitieren von der Segellust der älteren Generation.

„Wir als Werft haben in den letzten Jahren kontinuierlich technische Auf- und Umrüstungen an Yachten unterschiedlichen Alters und unterschiedlicher Größe gemacht. Diese Art von Umbauten sind mittlerweile fester Bestandteil im Angebot

der Werft,“ sagt Malte Steckmest von der Werft Henningsen und Steckmest in Kappeln an der Schlei beispielgebend für viele andere Betriebe und verweist auf typische, von Eignern bestellte „Komfortumbauten“. Das sind im Bereich Segel die Umrüstung auf *Einroll- und Reffsysteme im Mast* und *Rollfockeinrichtungen* oder das Nachrüsten von *Lazy-Jacks/Main-Dropssystemen* wie auch die Umrüstung auf das *German-Mainsheet-system* – insbesondere bei Radsteuerung auf der Yacht, da der Steuermann die Schot sehr viel einfacher über die Winsch holen kann.

Zu den Standardarbeiten gehört nach Malte Steckmests Angaben auch die Nachrüstung von *Bugschrauben*, die in der Regel als ausfahrbare Version gewünscht werden. Die Hitliste der Aufrüstungen an Deck führen *E-Winschen* für Schoten und Fallen an. Auch größere Winschen, die mit weniger Kraftaufwand zu bedienen sind, stehen häufig in den Auftragsbüchern der Werft, aber genauso wünschen sich älter gewordene Eigner den Einbau von seitlichen *Relingspforten*, *Bugleitern* und *Haltegriffen an Sprayhoodbügeln*. Zur Vereinfachung der Navigation setzen Eigner auf den Einbau von *Plottern* im Cockpit, um die Wege zum Kartentisch zu minimieren. **Steckmest:** „Aus unserer Sicht ist, unabhängig vom Alter des Skippers, ein eindeutiger Trend zu mehr Komfort an Bord festzustellen. Neben den Eignern



kommt nämlich auch der verfügbare Yachtbestand in die Jahre, und was unsere Eltern und Großeltern noch passabel fanden, akzeptiert die nachwachsende Generation nicht mehr.“

So kommt es, dass zwischen den Wünschen der alternden Segler und den komfortbedingten Wünschen jüngerer Segler eine große Schnittmenge vorhanden ist. Es sind nicht nur die Senioren, die sich *EToiletten* und *elektrische Ankerwischen* einbauen lassen. Für jüngere wie ältere Eigner können laut Malte Steckmest auch Aufträge für größeres Schrankvolumen und Umbauten, die den Kojeneinstieg erleichtern und die Koje vergrößern, vermehrt verbucht werden.

Den zunehmenden Wünschen älterer Segler nach seniorengerechteren

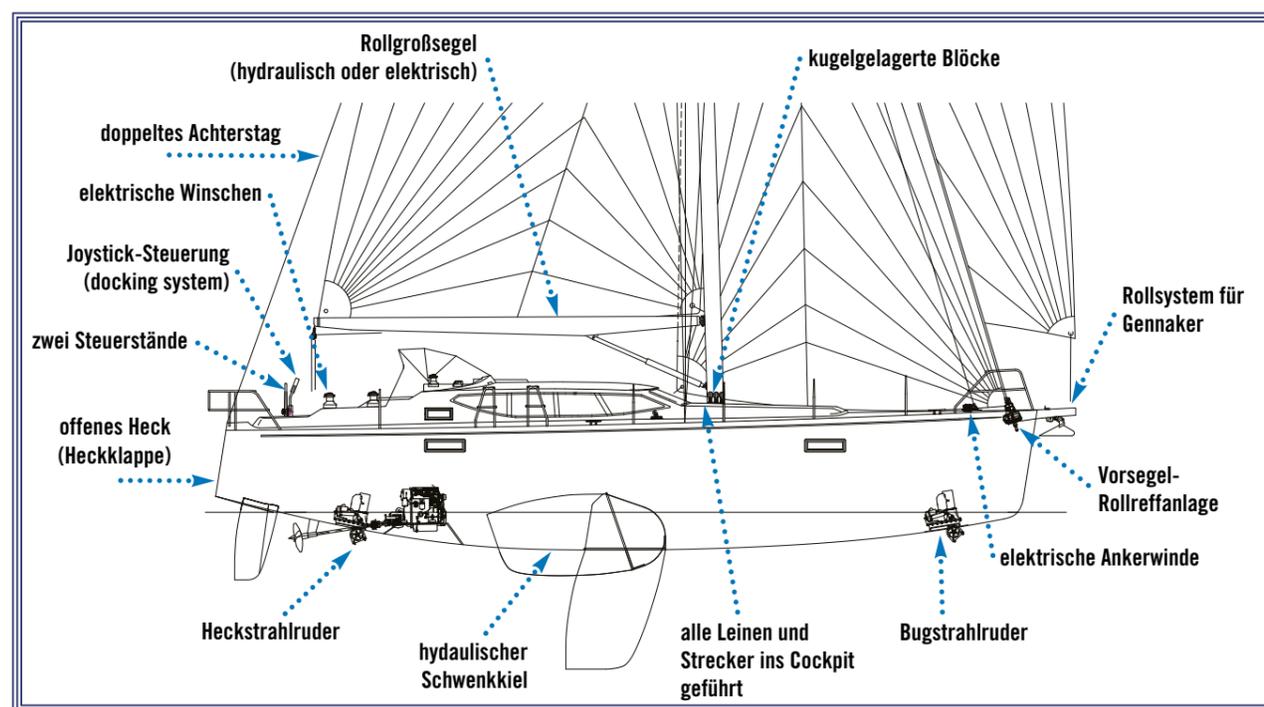
Werbe-Folder zu dem Thema vorbereitet. Werftchef Hans-Jürgen Klemens von der **Großenbroder Yachtwerft** Klemens stellt vor allen Dingen fest, dass das Sicherheitsbedürfnis älterer Eigner wächst und die Nachrüstung unter anderem auch AIS-Geräte und längere Badeleitern, um wieder einfacher an Bord zu kommen, umfasst.

Bei **Yachtbau Krämer** auf der Lübecker Teerhofinsel freut man sich über viele ältere Kunden, die kräftig in ihre Yachten investieren, um auch als Rentner einmal allein ablegen und segeln zu können. Werftchef Michael Krämer empfiehlt in der Regel elektrisches Zubehör, das die nachlassenden Körperkräfte ersetzen soll. Dazu gehört seinen Worten nach dann aber auch die Aufrüstung des Bootes mit

dustrie und der -handel von der Nachrüstwelle profitieren.

„Alles, was das Segeln einfacher macht, wird kräftig nachgefragt,“ so Sailtec-Geschäftsführer Uwe Kosmehl und verweist dabei besonders auf die *Bug- und Heckstrahlruder* der norwegischen Firma **Side-Power** im Angebot von **Sailtec** sowie auf die *Rollbreff-Großbäume* der Firma **Leisure Furl** und die *elektrischen Wischen* verschiedener Anbieter.

Kosmehl: „Gerade in Anbetracht der momentanen Schwierigkeit, Gebrauchtsboote für normale Preise zu verkaufen, rüsten vor allen Dingen ältere Segler ihre Yachten seniorengerecht um.“ Bevor sie ihre Yachten für einen Billig-



Booten begegnet man in der **Kieler Rathje Werft** durch intensive individuelle Beratung der zukünftigen Auftraggeber. „Wir bieten nahezu alle Möglichkeiten“, so Werftinhaberin Edith Vönhoff und verweist darauf, dass man bei Rathje aktuell einen

stärkeren Batterien und teilweise sogar eine Neuverkabelung mit durchmesserstärkeren Verbindungen. „Solch eine seniorengerechte Ausrüstung kann schon mal rund 35.000 Euro kosten“, sagt er.

Kein Wunder, dass auch die Zubehörin-

preis verkaufen, segeln viele nach Kosmehls Erfahrungen erst einmal weiter. Auch bei den Serienwerften wie Bavaria in Giebelstadt bei Würzburg zeigt sich das Komfortbedürfnis älterer Segler.

„War vor Jahren ein *Rollgroßsegel*

noch die Ausnahme, gehört dieses Feature heute bei den meisten Bavaria Segelyachten dazu“, teilte die Werft mit. Die Bestellungen würden dabei mit der Größe der Yachten ansteigen. Während sich bei der Cruiser 33 etwa 65 Prozent der Kunden für das einfache Rollen des Großsegels statt eines konventionellen Großsegels mit Lazy-Jacks entschieden, sind es bei der Vision 46 schon gute 95 Prozent der Eigner. Das Vorurteil, dass hauptsächlich Chartersyachten mit einem Rollgroßsegel ausgestattet werden, ist damit laut Bavaria entkräftet, da nur die wenigsten der bestellten Cruiser 33 und Vision 46 Yachten im Chartergeschäft eingesetzt werden. Auch *Bugstrahlruder* oder das sogenannte *Docking-System*, mit dem Hafenmanöver per Joystick ermöglicht werden, sind als Zusatzausrüstung bei Bavaria begehrt. Während etwa ein Drittel der Cruiser 33-Eigner die Option Bugstrahlruder wählen, sind es bei Segelyachten über 40 Fuß schon mehr als die Hälfte. Eine Cruiser 51 oder 56 ohne Bugstrahlruder ist laut Werft fast undenkbar. Die Order des Docking Systems sei langsam auf dem Vormarsch.

Bavaria: „Schon über zehn Prozent der Eigner von Bavaria Segelyachten entscheiden sich für das komplette Dockingsystem. Bei den Eignern der größeren Bavaria Motoryachten sind es mehr als 80 Prozent, die per Joystick Hafenmanöver fahren wollen.“

Bei Bavaria freut man sich auch über die stetige Zunahme der Bestellung

des sogenannten *Trim-Controllers*, mit dem Großsegel und Genua bequem per Knopfdruck vom Steuerstand aus zu trimmen sind. Angeboten wird es für Segelyachten ab 46 Fuß. Mehr als ein Drittel der Kunden nutzen diese Sonderausstattung aus dem Zubehörkatalog und sparen so Muskelkraft bei jeder Wende, Halse oder dem Segeltrimm. Den demografischen Wandel der Gesellschaft merken auch immer mehr Yachtkonstruktoren, die sozusagen am Anfang der Kette vom Entwurf und Konstruktion über Bootsbau bis zum ersten Segelschlag stehen. „Immer häufiger kommen ältere Eigner, die sich eine Yacht zeichnen lassen, die sie auch als Senior möglichst lange nutzen können“, sagt Yachtkonstrukteur Dieter Blank aus dem schleswig-holsteinischen Tarp. Blank, selbst langjähriger Segler, gibt dann nicht nur die herkömmlichen Tipps wie Rollsegel, Bug- und Heckstrahlruder und elektrische oder hydraulisch betriebene Wischen und setzt diese in seinem Konstruktionsplan um, sondern geht auch ins Detail. Er empfiehlt beispielsweise, nur *kugelgelagerte Blöcke* für die Yacht zu nutzen.

Dieter Blank: „Ziel ist es, die Reibung und damit den Kraftaufwand zu reduzieren. Leicht gängige Beschläge und auch Blöcke erleichtern das Handling.“ Der Konstrukteur ist auch ein Verfechter für ein *geteiltes Achterstag*.

„Bei vielen Yachten wird durch das geteilte Stag ein freier Durchgang mittelschiffs ermöglicht. Dies vereinfacht oft die Nutzung von Badeplattformen, Gangways oder Heckklappen. Dabei wird die

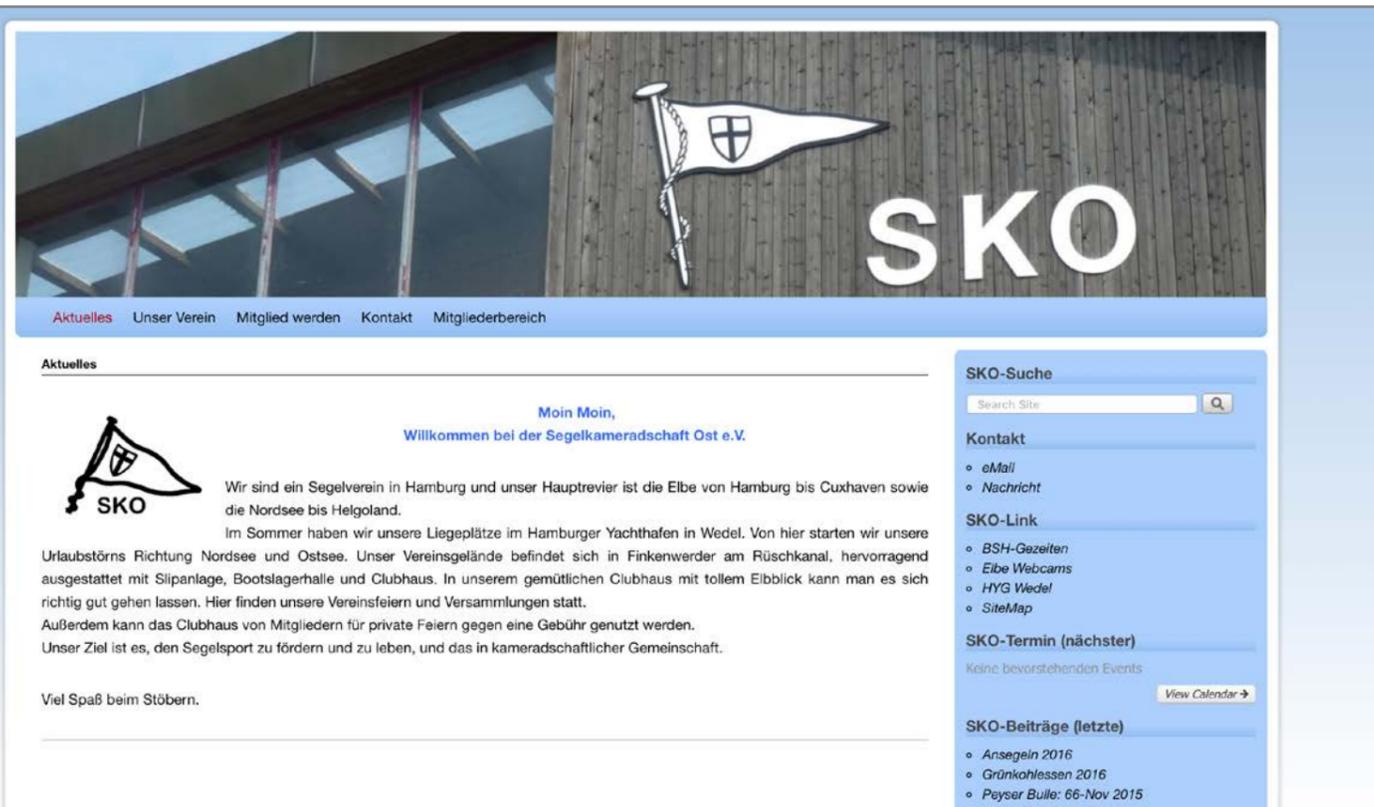
Teilung nicht am Masttop vorgenommen. Oft wird das Achterstag erst durch einen Block in einer Höhe von vier bis sechs Meter über dem Cockpitboden geteilt.“

Nichts wird laut Blank gerade von älteren Seglern störender empfunden als das Übersteigen von Großschotschienen auf dem Gang durch das Cockpit. Daher empfiehlt er Konstruktionen versenkt eingebauter Schienen, die bündig mit der Oberfläche des Cockpitbodens ausfallen.

„Dieser Einbau verhindert Stolperstellen und reduziert die Verletzungsgefahr. Aber es gibt auch andere Lösungen, wie beispielsweise die Montage der Großschotschiene auf einem Targa Bügel oder im Bereich vor dem Niedergang.“

Für Blank ist auch ein *9/10 Rigg* altersgerechter. Es ermöglicht durch das freie Top die Verwendung von Gennaker und Code 0, die beide mit einer elektrifizierten Rollanlage einfach von einer Senioren-Crew gesetzt und geborgen werden können. Auch bei der Anordnung der Wischen gibt Blank seinen Kunden Empfehlungen. Sie sollte so erfolgen, dass es einer kleinen und älteren Crew möglich ist, ihre Yacht in allen Situationen einfach zu bedienen. Hierzu gehört, dass mindestens zwei Wischen in Reichweite des Steuermanns vorgesehen werden, damit die wichtigsten Trimmeinstellungen von ihm durchgeführt werden können.

Quelle: Bootswirtschaft 3/2015



UNSERE INTERNETSEITE

was ist da denn los?

Wie ihr sicher wisst ist unsere SKO-Internetseite nicht mehr auf dem neuesten Stand, was die Gestaltung angeht und auch den Inhalt. Dabei ist ein guter Internetauftritt in der heutigen Zeit so wichtig, vor allem wenn es darum geht neue Mitglieder für uns zu gewinnen und unseren Verein positiv nach außen hin zu präsentieren.

Unser bisheriger Internetbeauftragter Peter Bartels hat leider aus privaten Gründen angekündigt die Seite nicht mehr weiter pflegen zu können. Aber kein Grund zur Panik.

Es gibt jetzt nicht mehr die Gremien Redaktion und Internet sondern zusammengefasst das Gremium „Medien“. Dieses Gremium befasst

sich mit allem was die Äußerliche Wirkung unseren Vereins angeht. Dies ist derzeit nur ein provisorisch zusammengeschlossenes Gremium bestehend aus mir (Anna Schürger) und Heidi Rickleffs, immer in Absprache mit dem Vorstand. In diesem Gremium geht es darum den Peyser Bullen zu verbessern, die Internetseite neu zu gestalten und zu pflegen, sowie darum Flyer zu gestalten und sich zusammen mit dem Vorstand andere Maßnahmen auszudenken, welche unseren Verein attraktiver machen und diese dann Medientechnisch umzusetzen. Es ist wichtig mit der Zeit zu gehen und nicht stehen zu bleiben. Darum sind Kritik, Anregungen und Ideen für uns alle besonders wichtig, damit unser Verein auch in Zukunft weiter bestehen bleibt und wachsen kann.

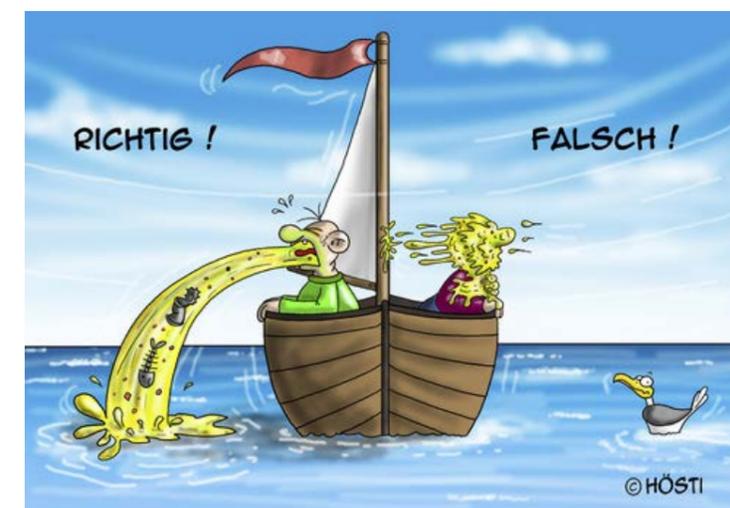
Beim Peyser Bullen hat sich mittlerweile ja schon sehr viel getan. Als nächstes ist nun unserer Internetauftritt dran sich zu verbessern. Ich bin derzeit schon dabei die Internetseite neu zu gestalten. Wenn ich damit fertig bin wird diese, sofern sie vom Vorstand abgesegnet ist, von dem Bruder meines Freundes technisch umgesetzt (er macht dies beruflich). Das ganze ist also auf einem guten Weg und bis Ende des Jahres sollte die neue Internetseite fertig sein. Anschließend werde ich mich um einen Flyer kümmern, den jeder von uns an Interessenten weiter geben kann, so erreichen wir mehr Menschen und machen auf unseren Verein aufmerksam.

Anna Schürger

Über die Norddeutschen

- Die norddeutsche Nationalflagge ist der Feudel.
- Die weißen Tauben sind Möwen.
- Für den Norddeutschen zählt alles südlich des Harzes zu Bayern und alles nördlich von Pinneberg zu Dänemark.
- Der Norddeutsche differenziert zwischen Schlickwatt, Mischwatt, Sandwatt und Bringt-dat-Watt.
- Der norddeutsche Gruß lautet "Moin!", denn "Moin-Moin" ist schon Gesabbel.
- Die korrekte Antwort auf "Moin-Moin" heißt "Moin".
- "Moin" bedeutet: "Guten Morgen, guten Tag, Mahlzeit, N'abend, auch hier?, wie geht's?"
- Montags reicht als Antwort auf "Moin" mitunter auch ein einfaches "Fresse!!!".
- "Klei mi an'n mors" bedeutet: "LmaA, du mich auch, ist mir egal, mach' was du willst".
- "Schietwedder" fängt bei Windstärke 12 an.
- Regen ist erst, wenn die Heringe auf Augenhöhe vorbeischwimmen.
- Sturm ist erst, wenn die Schafe keine Locken mehr haben.
- Der Wind kommt immer von vorne.
- Gegenwind formt den Charakter.
- Wenn Orkan angesagt ist, dann nennt der Norddeutsche das "büschn Wind".
- An der Küste regnet es nicht. Das ist nur feuchte Luft!
- Das norddeutsche "Jo" ist ein vollständiger Satz mit Subjekt, Prädikat und Objekt. Punkt!
- "Fischkopp" ist keine Mahlzeit, sondern die Bezeichnung für die Einheimischen.
- Die Liebeserklärung auf Norddeutsch lautet: "Du bist mir nicht ganz unsympatisch."

- Man muss einen Norddeutschen nicht alle sechs Monate an eine noch zu erledigende Tätigkeit erinnern: Er hat kein Alzheimer; er überlegt noch!
- Bolkstoff ist Öl für's Gehirn!
- Wenn ein norddeutscher Handwerker "Oha!" sagt, dann lässt es sich meistens noch reparieren. Sagt er dagegen "Ohau-haua-ha", dann wird's richtig teuer.
- Ümmer suutje blieven, ja nix överdrievn.
- Der Norddeutsche ist lieber arm, aber er selbst, anstatt reich und austauschbar!
- Nirgends strahlt der Himmel so schön grau wie in Norddeutschland.
- Wenn ein Norddeutscher vor Begeisterung total ausrastet, dann äußert sich das in einem gebrummelten "Jo!".
- "Waat dat watt?" "Dat waat watt!" ist kein Entengeschnatter, sondern ein typisch norddeutsches Gespräch.
- Hochdynamische, norddeutsche Diskussionen verlaufen ungefähr so: "Und sonst?" (Pause) "Und du?" (Pause) "Ich?" (Pause) "Ja!" (Schweigen).
- Der Norddeutsche sagt genauso viel wie Hessen, Rheinländer, Sachsen usw., aber mit wesentlich weniger Worten.
- Viele Norddeutsche sprechen mindestens zwei Sprachen: Einerseits Platt und andererseits fließend Ironisch mit sarkastischem Akzent.
- Krabbenpulen kann man nicht lernen; das steckt in den Genen!
- Der echte Fischkopp kann das Meer riechen, auch im Binnenland und 180km gegen den Wind.
- Immer dann, wenn die Küche ausgefegt worden ist, gibt's Labskaus!





Der Präsi und die diesjährigen Jubilare

25 Jahre Mitgliedschaft Ingo Hansen
40 Jahre Mitgliedschaft Sven Vorbeck
40 Jahre Mitgliedschaft Gerd Nagel



Bye Bye

Eichertrecker bye bye.
Übergabe an die neuen Besitzer.

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

Redaktion „Peyser Bulle“:
Anna Schürger
Telefon: 015238976133
E-Mail: *anna_schuerger@hotmail.com*

www.sko-segeln.de