



25

JAHRE

VdHSSB

**Vereinigung der Hochseesegler
Berlin e.V.**

Früher Vereinigung der Hochschulsegler Berlin e.V.

Der Vorstand ist im Bild(e)....



Manfred Pries (Sportwart)



Beate Lembke (Schriftführerin)

Olaf Jäger (Kassenwart)



**Harald Schwitters
(1. Vorsitzender)**



Kerstin Jäger (Jugendwartin/EDV)



Reinhold Balzer (2. Vorsitzender)



Regina Schädler (Ausbildungswartin)

Inhalt

**Achtung
Sommerfest**



Inhalt

	Seite
Gründung der VdHSSB	4
So fing alles an...	5
So ging es weiter....	8
Persönliche Erinnerungen und Anmerkungen eines langjährigen Mitglieds	12
Unsere Regatten	13
Spielwiese Ostsee – Die Langstreckenre- gatten der VdHSSB	20
Unsere Mitglieder unterwegs - "Best of Fahrtensegeln"	22
So treiben wir Segelsport (I)	33
Preisrätsel	36
Unser Ausbildungsprogramm	39
Unsere Führerscheinkurse	42
Adressenliste	43

Die Gründungsmitglieder:

Rainer Asch, Margarete Balzer, Reinhold Balzer, Norbert Blaedel, Jens Walk, Norbert Wenner, Rudi Time.

Reinhold und Harald ' 90, mit SY "Challenger" in den schwedischen Westschären nahe Marstrand



Die 1. Vorsitzenden der VdHSSB

Norbert Wenner	1974 bis 1976
Tilebeule	1976 bis 1980
Peter Banze	1980 bis 1986
Harald Schwitters	1986 bis 1990
Dieter Müller-Späth	1990 bis 1994
Harald Schwitters	1994 bis 1999

So fing alles an ...

Harald Schwitters und Reinhold Balzer

Am 1. April 1974 gründeten einige der damaligen Segellehrer der TU Berlin die Vereinigung der Hochschulsegler Berlin. Doch halt, das stimmt so nicht ganz, denn es waren nur sechs Segler und ein deutscher Verein braucht sieben Gründungsmitglieder. Dafür sprang dann Reinholds Mutter, Margarethe ein und - besser hätte es gar nicht kommen können - übernahm die Führung der Kasse. Ihre Journale sind gegenüber den seelenlosen Computerausdrucken wahre Kunstwerke. Doch das war natürlich nicht die Gründungsidee. Es war die Ausbildungssituation an der TU zu verbessern, an der nur Kursangebote für den A-Schein auf Binnenrevieren angeboten wurden. Es gab aber viele Studenten die weiterreichende Segelscheine erwerben wollten. Wir setzten uns also zum Ziel, junge Segler kostengünstig im Seesegeln auszubilden, vom DSV-BR-Schein bis zum DSV-C-Schein.

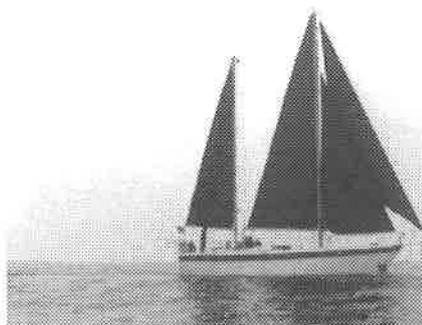
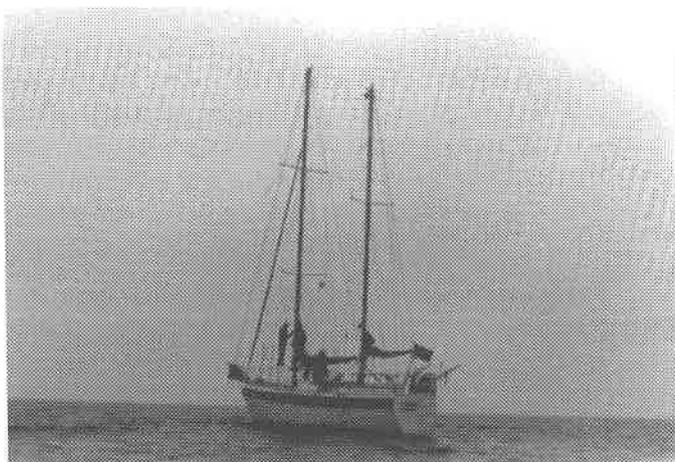
Die Jan II



Auf unsere Ankündigung hin wurden wir mit Anfragen von BR-Aspiranten nur so überhäuft. Damit wurde klar, daß es mit der theoretischen Ausbildung nicht getan war, es mußte auch ein Schiff für die Praxisausbildung her. So bildete sich aus den Reihen der Gründungsmitglieder eine Eignergemeinschaft, die ein Segelschiff für die Praxisausbildung erwerben wollte. Leichter gedacht, als getan. Reinhold Balzer, Norbert Blaedel, Rudi Thieme, Norbert Wenner und Jens Walk reisten monatelang umher bis nach England, um ein passendes Schiff zu finden.

Als es dann im Herbst 74 mit dem Theorieunterricht losging, füllte sich ein ganzer Hörsaal. Das sprach sich bis zum Berliner Segler-Verband herum. Der schickte uns die Berliner Segelautorität Arthur Doehrwald von der SV 03, der mal gucken sollte, was wir da so treiben. "Sir Archie", wie er genannt wurde, kam an mehreren Abenden, wohnte dem Unterricht bei und beschied uns: "Macht weiter so, Jungs !" Das haben wir denn auch getan und sind seit dem zu einem der mitgliederstärksten Berliner Segelvereine aufgerückt. Seit der Zeit war der Kontakt zu Arthur Doehrwald hergestellt, der oft Theorieprüfungen für unseren Vereinigung abnahm. Und

Die "Aldebaran"



nach 25 Jahren scheint sich der Kreis zu schließen, denn wir schicken uns an, mit der SV 03 eine Zusammenarbeit in der seglerischen Ausbildung zu entwickeln. Wir können tatsächlich, im Sinne "Sir Archies", so weiter machen, aber nicht nur die Jungs, sondern auch die Mädels, die heute fast die Hälfte des Vorstandes stellen.

Neben der Organisation des Theorieunterrichtes blieb die große Herausforderung ein geeignetes Ausbildungsschiffes zu finden. Schließlich war es soweit und am 13. September 1974 kaufte die Eignergemeinschaft die Jan II. Sie segelte als erstes Schiff für den Verein und unter dem Stander der VdHSSB. Sie war eine alte, gerade von langer Überseereise zurückgekehrte, ca. 13 m lange Yawl, solide aus Stahlplatten erbaut. Ja, aus Stahl, da war zunächst 'mal kräftig Rost klopfen und malen angesagt. Wenn Reinhold von dem Dreck und der Sklavenarbeit erzählt, kommt er immer noch ins Schwärmen. Nach der Überholung im Herbst und Winter wurde die Jan II dann ab Frühjahr 1975 für die Vereinsausbildung auf der Ostsee eingesetzt. Hätten wir doch vor der Unterzeichnung des Kaufvertrages Poseidon gnädig gestimmt! Das Kaufdatum, Freitag der 13. September, hätte uns warnen sollen. Ein Jahr später, genau am 13. September 1975 versank die Jan II vor Gedser in den Fluten der Ostsee! Nur noch ein Super 8 Film kündigt vom schnellen Untergang. Was war geschehen? Die Jan II hatte, bei stürmischen 8-9 Bft., vor Gedser einen Ruderbruch erlitten und drohte in Richtung DDR zu treiben. So wurden rote Seenotsignale geschossen, worauf das Fährschiff "Finlandia" zu Hilfe kam und die Jan II abschleppen wollte. Dabei berührte das vergleichsweise riesige Schiff die Jan II nur ganz kurz mittschiffs und das Rigg kam von oben. Das Schiff machte daraufhin erheblich Wasser, so daß die Mannschaft auf Anordnung des Schiffsführers Jens schleunigst die Rettungsinsel klarmachte und bestieg. Mit dem Stechpaddel ging es zum Fallreep der Fähre. Einmal an Bord, nahm die Fähre wieder Fahrt auf und brachte die Crew nach Travemünde, wo Reinhold sie spät nachts abholte und zurück nach Berlin brachte. Der Seenotrettungskreuzer John T. Essberger, der DGzRS, versuchte noch die Jan II zu finden und einzuschleppen, doch alles was er fand, war der Rettungsring und eine gelbe Plastikschüssel. Die Rettungsinsel wurde in Gedser

an Land gespült und diente auf dem nächsten Schiff, der Ketsch Aldebaran, noch einige Jahre der Sicherheit.

Aus der Zeit der Jan II rühren auch die ersten Kontakte zu unserem heutigen Ehrenmitglied Dieter Hoth aus Heringsdorf, der seit den 70er Jahren regelmäßig die Prüfungen unserer BR-Praxisausbildung abnimmt. Er erinnert sich noch an Ausbildungstörns, wo eine Wende oder Halse mit den wuchtigen Schlägen eines Vorschlaghammers eingeleitet werden mußte, wenn es galt den Hebel für das Backstag zu lösen. Dieters ungläubige Blicke bleiben uns unvergessen. Das war noch Seemannschaft nach altem Schrot und Korn. Auf den ungezählten Ausbildungstörns haben unsere Crews die Reparatur von Schiffsmotoren, die Instandsetzung elektrischer Anlagen und die Beseitigung eines Wassereintruchs durch eine Tankleckagen, verbunden mit einem todesmutigen Geschmackstest des Bilgenwassers, erfolgreich angepackt und erlernt.

Sofort nach dem Untergang der Jan II erwarb die Eignergemeinschaft ein neues Schiff, eine Suncoast 46 namens "Kristine", die in "Aldebaran" umgetauft wurde. Mit dieser Ketsch fand sich eine, in mehrerer Hinsicht, würdige Nachfolgerin. Zuerst diente sie auf der Ostsee und wurde dann mehr und mehr in wärmere Gefilde verlegt, zunächst ins westliche Mittelmeer und später in die Karibik. Auf ihrer Überführung in die Karibik sind auch unserem jetzigen Vorsitzenden Harald Schwitters die Seebeine gewachsen, nachdem er kurz vorher, mit Unterstützung des zweiten Vorsitzenden Reinhold Balzer seinen ersten Segelschein erworben hatte. Aber das nur am Rande.

Die alten Seeleute sagen ja, daß es Unglück bringt ein Schiff umzutaufen. Die "Aldebaran" war wohl so ein Schiff. Eines morgens lag die Aldebaran nicht mehr in ihrer karibischen Ankerbucht. Sie war gestohlen worden. Die Recherchen der Versicherung ergaben, daß sie als Kurierschiff für Drogen mißbraucht und nach einigen Einsätzen vermutlich versenkt worden war. Nachdem die Aldebaran die Karibik nicht überlebt hatte, löste sich ihre Eignergemeinschaft auf. Mit diesem Schiff verbinden sich viele Erinnerungen der VdH-ler.

Auf der Elpis



Und so ging es weiter...

Die BR-Ausbildungstörns der Vereinigung auf der Ostsee hatte inzwischen die Slup Bellatrix, eine Orion 33, übernommen und die VdHSSB begann zunehmend Schiffe diverser Vercharterer anzumieten. Das ergab eine lange Reihe mehr oder weniger guter Ausbildungsyachten. Dabei ist eine gute Ausbildungsyacht nicht notwendigerweise die komfortabelste oder modernste. Ganz im Gegenteil war wohl die betagte "Elpis" der würdigste Nachfolger der Jan II und der Aldebaran. Hier gab es immer was zu schrauben, hier wurden mal die Kojen naß, es stank zeitweise nach Diesel usw., auf der anderen Seite war sie ein gutmütiger Segler mit zwei Masten und ausreichenden Bedienungselementen für eine AusbildungscREW und, durch ihre Gestaltung unter Deck, ein sehr kommunikatives Schiff. Und sieh Dir das Bild an, ist sie nicht schön die dicke Elpis. Die modernen Bavarias, komplett mit Rollsegeln und einer zentralen Winch ausgestattet, sind sicher für die erholungssuchende Familiencrew nicht schlecht, aber für die Ausbildung? Einer rollt das Segel ein und die anderen gucken zu, das ist es wohl nicht. Du bekommst dort zwar keinen nassen A..., zu Hause auf dem Sofa ja auch nicht, aber gewinnst auch nie das Gefühl, wie es sein könnte. Über Seemannschaft kannst Du nicht reden, die mußt Du erfahren, in möglichst vielen Facetten.

Ausbildung der VdHSSB in Zahlen

Jahr	Praxis				Theorie								
	BR	BK	C	SSS	BR	SSZ SSS	SHZ SHS	Elo.N.	Pyro	Wetter	1.Hilfe	Spr.Fu. GMDSS	
1975	79	5	2	-	76								
1976	63	4	1	-	79								
1977	67	8	1	-	39								
1978	28	4	2	-	35	70	10						
1979	31	5	1	-	43	76	12						
1980	27	4	3	-	23	58	9						
1981	23	3	1	-	39	71	10						
1982	30	4	1	-	23	58	10						
1983	19	3	1	-	36	75	6						
1984	35	1	2	-	30	72	12						
1985	30	5	2	-	13	40	9						
1986	14	7	2	-	20	48	11						
1987	38	2	2	-	15	39	13						
1988	12	5	1	-	10	59	9						
1989	39	4	1	-	28	35	10						
1989	34	5	2	-	22	44	14		8		21		
1990	19	2	2	-	25	31	7		20	24	37		
1991	41	4	3	-	21	43	16		31	31	18	10	
1992	33	6	3	-	49	32	18		15	25	13		
1993													
1994	42	2	3	-	36	11	4		20	21	16		
1995	34	-		10	22	29	4	5	20	12	18		
1996	22	-		12	21	18	5	-	14	12	9		
1997	11	-		11	15	7	4	2	12	-	15	28	
1998	15	-		6	19	5	6	2	10	16	-		
1999	17	-		6									
Σ	803	83	36	45	739	921	199	9	150	141	147	38	
Mittel	32	4	2	9	31	44	9	3	17	20	18	19	
ΣΣ	967				2344								

Die Elpis



Natürlich darf auch das Kennenlernen von Land und Leuten nicht fehlen, dafür sind wir ja schließlich auch unterwegs, aber ein Ausbildungsschwerpunkt kann das nicht sein. Es kommt dann schon ´mal vor, daß einer, Kurz vor Ende einer zweiwöchigen Ausbildungsreise rund Fünen, angesichts einiger holländischer Plattbodenschiffe bewundernd bemerk: "Ich hätte nicht gedacht, daß es in Holland so schön ist." - Das war eben nicht der Ausbildungszweck, aber in diesem Fall noch richtig zu stellen. Bedenklicher ist es, wenn ein Prüfling nach der Ortsbestimmung aus dem Niedergang auftaucht und feststellt: "Wir sind auf dem Kartenrand", nach dem fragenden Gesicht des Prüfers aber wieder im Niedergang verschwindet und kurz darauf wieder hoch kommt und triumphierend verkündet: "wir sind auf Land". Es kam zu einer dritten Ortsbestimmung, die exakt mit unserer nächtlichen Position einer halben Meile nordöstlich der Großtonne Fehmarnbelt übereinstimmte und als bestanden gewertet werden konnte.

Mit den erfolgreichen BR-Kursen wurde bei unseren Mitglieder der Drang zu Höherem geweckt. Es mußte ein weiterführendes Angebot her, das sich in den Sportsee- und Sporthochseeschiffer-**Zeugnisse** fand. Das war die qualitativ bessere Alternative und, nach dem uns der DSV einige Male mit der Bestellung von Prüfern hatte auflaufen lassen, die richtige Entscheidung, wie man rückblickend feststellen kann. Also wurden entsprechenden Kurse konzipiert und angeboten. Die vorgesehenen Theorieprüfungen übernahm die Fachhochschule für Seefahrt, in Lübeck, unter dem Vorsitz von Kapitän Bowitz, der maßgeblich an der Ausgestaltung der späteren Sportsee- und Sporthochseeschiffer-Scheine mitgewirkt hat, und seinem Nachfolger Kapitän Wruck. 1990 kamen Reinhold und Harald als Beisitzer dazu. Mit der Einführung der Sportsee- u. Sporthochseeschiffer-**Scheine**, machten die beiden weiter Karriere außerhalb des Vereins und wurden 1994 durch den Bundesministers für Verkehr zu Prüfern bestellt. Für die Vereinigung ergibt sich daraus der Vorteil einer raschen Rückkopplung zwischen den gestellten Anforderungen und deren Umsetzung in der Lehre. Man bleibt sehr viel besser auf dem Laufenden.

Es gab eine lange Reihe klangvoller Namen, die humorvolle Begebenheiten, schöne und weniger schöne Erinnerungen wach rufen, Segeln at it´s best und Prüfungsstreß:

Bellatrix, Toloa, Tina, Annabelle, Elpis, Anthea, Santa Maria, Samana, Sansibar, Ollirike, Challenger, Susanne, Happy Two, Morning Dew, Tschaika.

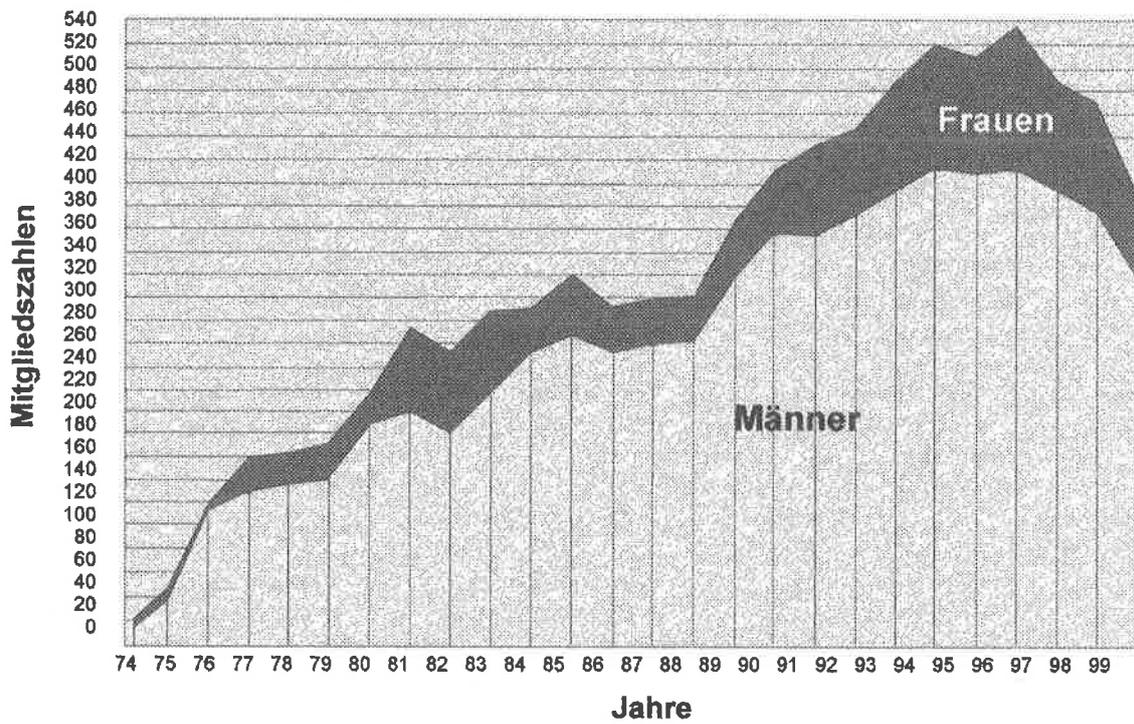
Ihr wißt sicher noch wann das war?!

Die VdHSSB hat sich im Laufe der Jahre zu einem der mitgliedstärksten Segelvereine in Berlin entwickelt. Natürlich sind die Mitgliederzahlen nicht so stabil verlaufen wie in den alteingesessenen Vereinen. Das Vereinskonzepthalt kein Vereinsgelände vor, sondern widmet sich in erster Linie der theoretischen und praktischen Ausbildung im Seesegeln und das in angemieteten Räumen und auf gecharterten Schiffen. Dabei ist eine höhere Fluktuation nur natürlich. Viele Mitglieder haben ihre Boote bei kommerziellen Bootsständen oder in anderen DSV-Vereinen untergebracht, so daß Doppelmitgliedschaften keine Seltenheit sind und das eine oder andere Vorstandsmitglied in anderen Vereinen, gleichzeitig Mitglied in unserer Vereinigung ist.

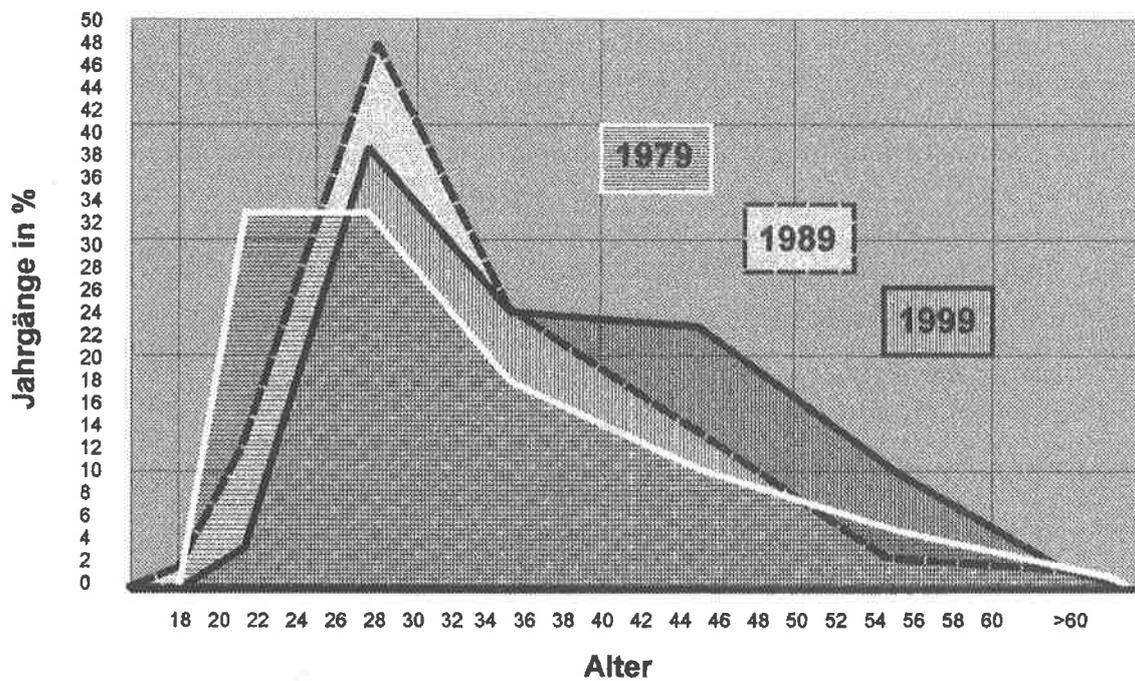
Mit 25 Jahren ist man ja noch verhältnismäßig jung und aktiv. Dennoch weist unsere Mitgliederstatistik 1997 eine Knick auf. Man könnte vermuten, jetzt sei die Luft ´raus. Aber mitnichten. Nun beginnen die Aktivitäten der Hochschulen im Seesegeln zu greifen und es stoßen weniger Studierende zu unserer Vereinigung. Das ist bedauerlich, zumal es kaum preisliche Unterschiede gibt, jedoch wenig beeinflufbar, wie sich gezeigt hat. Dennoch sollten wir für Studierende offen bleiben, auch wenn sich auf der anderen Seite verstärkt Mitglieder anderer Segelvereine für unser Ausbildungsangebot zu interessieren beginnen. In diesem Sinne darf und sollte sich unsere Blickrichtung ändern, wofür die aufgenommene Zusammenarbeit mit der SV 03 den Weg weisen könnte.

Wir sind exmatrikuliert, aus den Hoch**schul**seglern sind die Hoch**see**segler geworden.

Mitgliederentwicklung der Vereinigung der Hochseesegler e.V.



Altersaufbau der Vereinigung der Hochseesegler e.V.



Persönliche Erinnerungen und Anmerkungen eines langjährigen Mitgliedes

Karl-Peter Nielsen

Im April 1999 existierte unsere Vereinigung 25 Jahre. Als langjähriges Mitglied (Eintritt 1981) bin ich gern der Bitte gefolgt, zu diesem Jubiläum einen kleinen Beitrag für die Festschrift zu formulieren. Es folgen einige persönliche Erinnerungen und Anmerkungen aus und zu unserem Vereinsleben.

"Aus dem Kreis der TU-Segellehrer und ihrer Freunde wurde am 1. April 1974 unsere Vereinigung unter dem Vorsitz von Norbert Wenner gegründet, mit dem Gedanken, günstiges Segeln in Küsten- und Seegewässern und eine fundierte Ausbildung zu ermöglichen." So schreibt Klaus-Peter Banze in dem Vorwort der Festschrift anlässlich des 10jährigen Bestehens.

Mit dem Versprechen, eine gute und günstige Segelausbildung zu bekommen, wurde ich wie andere auch von Mitgliedern der Vereinigung 1981 geschanghait, in die VdHSSB einzutreten. Mir wurde nicht zuviel versprochen, durch die VdHSSB erhielt ich eine solide Segelausbildung, die sicherlich keinen Vergleich mit einer Ausbildung in irgendeinem professionellen Ausbildungsbetrieb scheuen muß. Meine persönlichen Erfahrungen im Zusammenhang mit der praktischen Ausbildung habe ich in "Sailors have more fun" festgehalten*.

Nach erfolgreichem Abschluß der Ausbildung und Aufbau eines gewissen Erfahrungsschatzes habe ich mich um den Posten eines Übungsleiters innerhalb der Vereinigung beworben. Meine Bewerbung war erfolgreich. Vier Jahre lang habe ich Übungen zum Sportseeschifferkursus abgehalten. Eine Aufgabe, die viel Spaß gemacht hat: Wissen weitergeben und selbst Kenntnisse erwerben. Kontakt mit vielen netten Menschen, Schließen von Freundschaften, die noch heute bestehen.

Außer für die Aufgabe als Übungsleiter wurde ich als Freiwilliger für verschiedene Vorstandsposten ausgeguckt. Im Rahmen der Vorstandsarbeit gab es schöne Aufgaben und - ich will ehrlich sein - Aufgaben, die keinen Spaß machten. Zu den schönen Aufgaben gehörte die Entwicklung der VdHSSB-EDV-Verwaltung auf uni-eigenem PC (Olivetti M 24). Gern erinnere ich mich an das nächtelange Eingeben von Daten in den PC mit Christine und Reinhold oder das Vorbereiten des jährlichen Mitgliedsbeitragseinzuges bei "Uli Kasse" (Würstchen und Gummibärchen satt). Unangenehm, aber leider nicht vermeidbar, die Diskussion über den Ausschluß eines Vorstandsmitgliedes aus der VdHSSB wegen vereinsschädigenden Verhaltens.

Mitte der Achtziger entstand in dem damaligen Vereinslokal "Friesenhof" die Idee, jedes Jahr eine See-Regatta zu veranstalten. "Fehmarn rund" wurde geboren, inzwischen eine feste Institution in unserer Vereinigung. Obwohl die Segler der VdHSSB nach meiner Einschätzung nicht unbedingt fanatische und ehrgeizige Regattasegler sind, sorgt "Fehmarn rund" doch jedes Jahr wieder für Gesprächsstoff. Es könnte alles so schön sein, wenn es nur die ollen Yardstickzahlen nicht gäbe - oder willst Du etwa widersprechen, Uli?

Die Vereinigung der Hochschulegler oder wie sie jetzt heißt: Die Vereinigung der Hochsee-segler ist inzwischen 25 Jahre alt. Die jugendliche Unruhe und Hektik sind geschwunden. Die Mitglieder sind älter geworden. Aber eines ist geblieben, der besondere Charme, den in dieser Form kein anderer Segelverein besitzt: Kein Clubhaus, kein Clubblazer, keine Clubkrawatte, dafür eine Gruppe von Individualisten und lieben "Chaoten", die eines gemeinsam haben - den Spaß am Segeln. Ich wünsche unserer Vereinigung, daß ihr dieser Charme auch in den nächsten 25 Jahren erhalten bleibt.

* Festschrift 10 Jahre VdHSSB

Unsere Regatten ...

Manfred Pries und Harald Schwitters

Die Ausbildung klappte wohl ganz gut und die Vereinigung wuchs rasch. Und da stellte sich natürlich die Frage was sollte mit den vielen Mitgliedern getan werden, die auch bald eine Menge Boote ihr eigen nannten. Man versuchte also Bewegung in die Mitgliedschaft zu bringen und das heißt auf dem Wasser: komm wir segeln einen aus. Es lag also nahe Wettfahrt ins Leben zu rufen.

Aus dem Stand brachten wir 1985 gleich zwei Regatten auf die Beine, eine im Binnen- und eine im Seebereich. Beide sind sehr erfolgreich als Bestandteil des Vereinslebens angenommen worden. Auf der Unterhavel, unserem "Vereinsbezirk", findet seit dem die "**Feierabend-Regatta**" statt. Und jedes Jahr zu Pfingsten, in "unserem" Hausrevier vor Heiligenhafen, die Regatta "**Fehmarn Rund**". Wir trauen uns inzwischen aber auch schon mal weiter weg und segeln jedes zweite Jahr mehrtägig um die Wette, entlang der Küsten oder quer über die Ostsee. Gewertet wird nach Yardstick, soweit bei den meist gecharterten Schiffe bekannt, und sonst nach einer aus dem Yardstick abgeleiteten Formel. Die ergab 1998 allerdings einen Stein des Anstoßes und muß ein wenig nachgearbeitet werden.

Irgendwann kam dann einer auf die Idee, wenigstens Binnen müßte eigentlich mehr passieren und so entstand, neben den beiden Einzelveranstaltungen, eine dritte Wettfahrt, über die gesamte Segelsaison, das "**Rüben-Race**". Seit 1993 wird hier etwa jedes zweite Wochenende gemeinsam gesegelt. Beim anschließenden Ankern werden Kuchen und Erfahrungen ausgetauscht. Auch diese Wettfahrt erfreut sich großen Engagements und wachsender Beliebtheit. In diesem Rahmen wurde der Yardstick zum Rübenstick weiterentwickelt, damit nicht immer die selben die Köpfen hängen lassen müssen, was ja auf die Dauer sehr frustrierend sein kann. Für den Erfinder des Rübenstick hat es jedenfalls auf Anhieb hingehauen, aber man muß ihm recht geben, inzwischen ist auch anderen der gewünschte Erfolg beschieden.

So hat sich denn im Laufe der Zeit, über die Ausbildung hinaus und mit viel Engagement der Beteiligten, ein breiteres Betätigungsfeld etabliert, von der offiziell angemeldeter Regatta mit Startschiff und Begleitbooten über das Seesegeln auf der Ostsee bis hin zum sportlichen Sonntagssegeln mit gemütlichem Abschluß. Eigentlich sollte für jeden etwas passendes zu finden sein! Und wenn nicht, ist jeder herzlich eingeladen mit neuen Ideen mehr Bewegung in das Vereinsleben zu bringen; z.B. beim **Stammtisch** jeden ersten Donnerstag im Monat im "Dionysos" am Schöneberger Ufer/ Ecke Potsdamer Straße.

Feierabend-Regatta

Die **Feierabend-Regatta** ist unsere "offizielle" Regatta, das bedeutet, sie ist bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion angemeldet. Sie steht allerdings nicht im Regattakalender, denn zu viele externe Teilnehmer würden unsere organisatorischen und personellen Möglichkeiten überfordern. Die Regatta wird in drei Wettfahrten ausgesegelt - Mittwoch, Donnerstag und Freitag - jeweils nach Feierabend um 18.00 Uhr. Gesegelt wird nach Yardstick und die Regattastrecke besteht normalerweise aus einem Dreieckskurs auf der Unterhavel, im Bereich zwischen "Alter Liebe" und Villa Lem.

In der Aufbauphase nahmen neben den Vereinsmitgliedern auch Gäste aus anderen Segelvereinen mit viel Begeisterung an den Wettfahrten teil. Zwanglos konnte man hier, ohne das allzu strenge Reglement einer Ranglisten-Wettfahrt, in die Regatta-Modalitäten "hineinriechen". Durch intensive Kontakte zur Sailhors-Vereinigung und das umfangreiche Sailhorse-Feld wurde in den Anfangsjahren, im Rahmen der Feierabend-Regatta, für diese Bootsklasse eine eigene Wettfahrte ausgerichtet. Gehalten haben sich aus dieser Zeit die gemeinsamen Grillabend im SVUH am Freitag abend.

Da die Feierabend-Regatten bereits in "grauer Vorzeit" und streng nach dem Lustprinzip ausgesegelt wurden, sind die zurückliegenden Unterlagen ein wenig dünn. Nach den vorhandenen, antiquierten Vereinsunterlagen wurde die Regatta offenbar erstmals 1985 ausgeschrieben. So genau erinnern konnte sich niemand. Das wird möglicherweise dem einen oder ande-

ren "älteren" Teilnehmer das Grinsen auf's Gesicht zaubern, aber bitte danach an's Telefon und unsere Erinnerung auffrischen! Vorzeigbare Teilnehmer- und Ergebnislisten liegen erst ab 1988 vor und da grinsen die "jüngeren". Sogar 1990 starteten und siegten offenbar noch einige Teilnehmer "inkognito", wie unten in der Plazierungsliste zu sehen ist

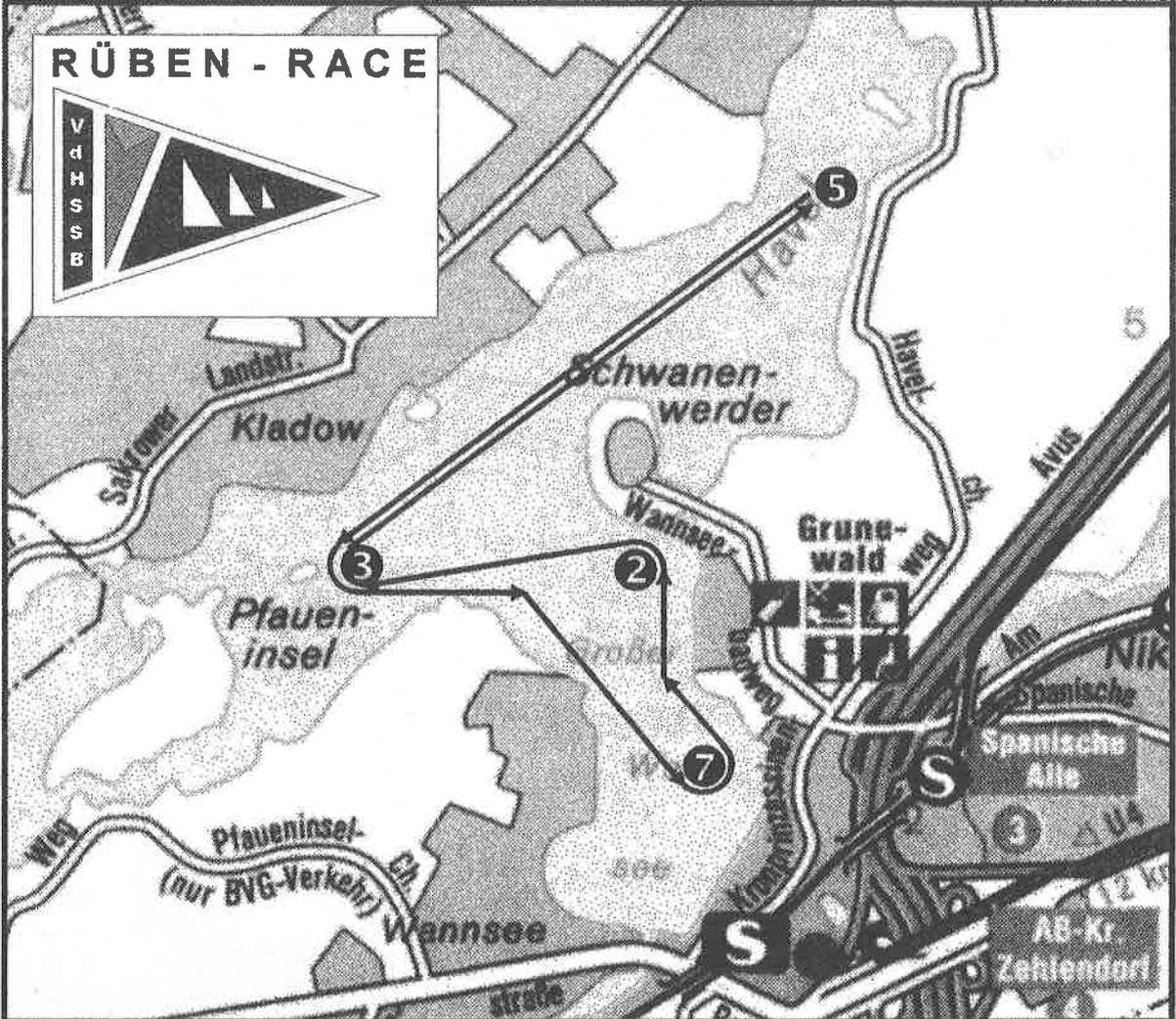
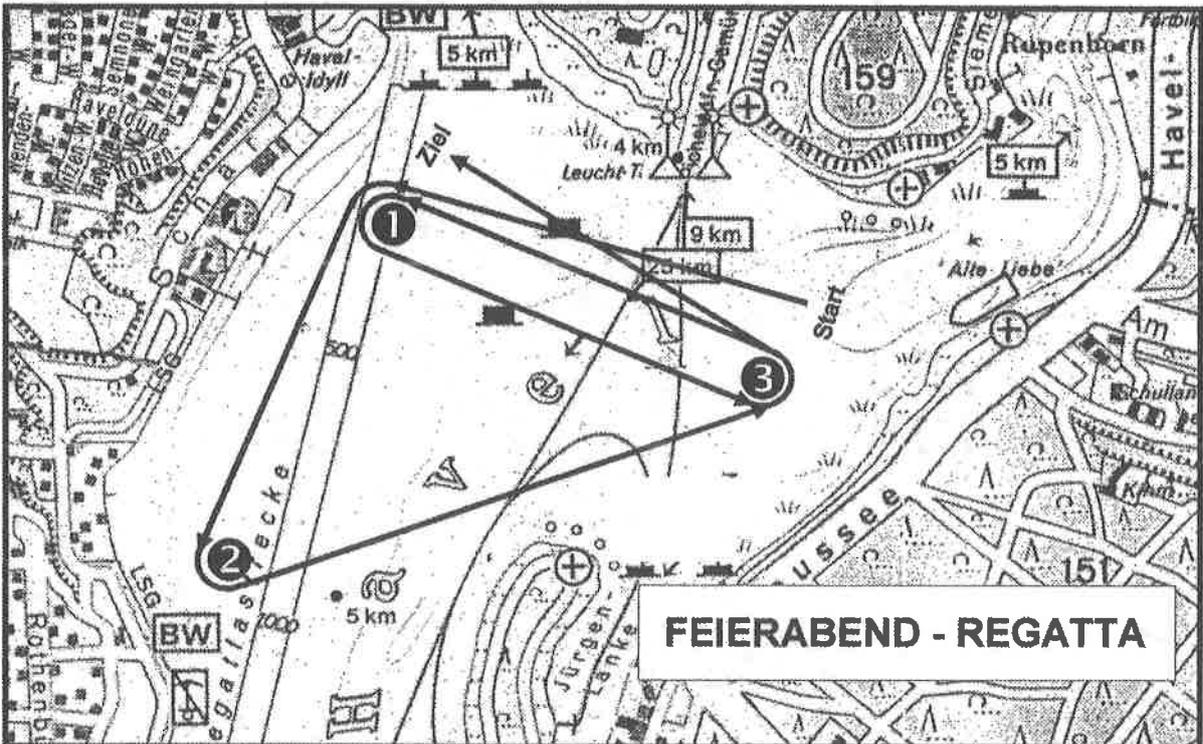
Jahr	Teilnehmerzahl (Boote)	1. Platz	2. Platz	3. Platz
1988*	Y: 18	W. Herfurt	M. Immler	Ch. May
	S: 8	Rückert	Gaede	Trautmann
1989*	Y: 20	D. Piechowiak	W. Herfurt	W. Gnann
	S: 9	D. Dusowski	Olbrischewski	Rückert
1990*	Y: 23	W. Herfurt	N.N.	Winkel/Deuker
	S: 7	N.N.	Hilberger	Rückert
1991	26	Nielsen/Lass	Bartels	Rückert
1992	18	W. Herfurt	D. Piechowiak	R. Schneider
1993	18	Hilberger	H. Mälzer	R. Dreksler
1994	18	W. Herfurt	M. Immler	Ch. May
1995	16	M. Immler	B. Kupke	M. Pichura
1996	15	M. Immler	H. Mälzer	R. Reher
1997	14	D. Berger	J. Rollenhagen	E. Zimmermann
1998	11	M. Wucherpfnig	J. Rollenhagen	A. Selke

Bis 1990 wurden neben den Yardstick-Wettfahrten (Y) getrennte Wettfahrten für Sailhorse (S) durchgeführt.

Die Offiziellen bei ihrer anstrengenden Tätigkeit auf dem Startschiff "Seewolf". Es ist schwierig, dabei nicht die Nerven zu verlieren und durchzuhalten.

(Hinten: Manfred Pries, Rüdiger Körner. Vorne: Kerstin Jäger, Reinhold Balzer. v.l.)





Rüben-Race

Das **Rüben-Race** bietet Wettsegeln an zahlreichen Sonntagen während der Saison. Die Start- und Ziellinie liegt südlich von Lindwerder. Von dort geht's zur Tonne 7 im Wannsee und mit einem Abstecher zum Kälberwerder vor der Pfaueninsel zurück. Nach dem "positiven" Streß der Wettfahrt geht's zum Ausklang in die Lieper Bucht zum gemeinsamen Ankern. Hier im Päckchen geht's bei Kaffee und Kuchen erst richtig zur Sache, nach dem Motto aber bitte mit Sahne. Es werden die Ereignisse des Tages diskutiert und die neuesten Nachrichten ausgetauscht oder einfach ein wenig geklatscht. Dabei ist dann auch wohl der Gedanke geboren das Yardstick-System zum Rüben-Stick weiter zu entwickeln.

Wer an mindestens 4 Wettfahrten teilgenommen hat, kommt am Saisonende in die Wertung. Diese wird nach mehrjähriger Beobachtungen und der Auswertung von Segelzeiten nach dem neu geschaffenen "Rüben-Stick" vorgenommen. Insgesamt erfreut sich diese lockere Form der Wettfahrt großen Zuspruchs und ständig steigender Teilnehmerzahlen, auch von Mitgliedern anderer Vereine. Nur der erste Vorsitzende hat sich noch nicht zum Rüben-Race verirrt, gelobt aber Besserung. Vielleicht gehen mit ihm noch andere Mitglieder in sich, auf's Boot und an den Start. Bis dann!

Selbstverständlich existieren, dank Manfred's intakter Regattabürokratie, für die "jüngste" Wettfahrt der VdHSSB ausführliche Unterlagen. Wir sind also Herr des Geschehens und können folgende Plazierungen vermelden:

Jahr	Teilnehmerzahl (Boote)	1. Platz	2. Platz	3. Platz	Bemerkungen
1993	5	H. Schirmer	M. Pichura	M. Wucherpennig	Yardstick
1994	11	H. Schirmer	M. Pichura	P. Arendt	Yardstick
1995	12	M. Pichura, R. Reher		H. Fischer	Yardstick
1996	12 (+7)*	Capriole	Kabrin	Scirocco	Rübenstick
1997	17 (+5)*	Capriole	Jux	emage	Rübenstick
1998	15 (+5)*	emage	Schaukelpferd	Parnassos	Rübenstick

Die Teilnehmer in Klammern nahmen an weniger als 4 Wettfahrten teil und kamen damit nicht in die Wertung.

Nach dem Start zur Feierabend-Regatta



Fehmarn Rund

Mit der Regatta "**Fehmarn Rund**" geht alljährlich zu Pfingsten rund um Fehmarn die Post ab. Die teilnehmenden Schiffe sind meist gechartert, wobei immer häufiger auch nahe an "Rennzügen" liegende Schiffe auftauchen mit entsprechend ehrgeizigen Crews und Skippern. Aber auch das betagte Eigner- oder Charterschiff nimmt teil. Um dem Regattagetümmel ein wenig die Spitze zu nehmen, werden die Wettfahrten traditionell durch eine mitgewertete Zusatzaufgabe (25%) entschärft. Wir hatten von Anfang an auch den Segler-Nachwuchs im Auge, der, frisch ausgebildet, spannende Erfahrungen im Seesegeln oder erste Erfahrungen als Skipper sammeln kann. Die Attraktivität belegen Teilnehmerzahlen von 40 bis 80 Segelbegeisterten. Auch hier kommt zum Abschluß der Regatta, wie man neudeutsch sagt, das social event nicht zu kurz. Schon als es diese Wortschöpfung noch nicht gab trafen wir uns zu einem gemeinsamen Abend bei guten Essen, einem guten Klönschnack und häufig auch der Zusatzaufgabe. Danach ging's für viele, die ein Schiff gechartert hatten, den Rest der Woche weiter in die dänische Südsee oder wer weiß wohin, aber es war immer schön.

Regatta "Fehmarn Rund"



Zum 20-jährigen Vereinsjubiläum 1994 wollten wir dann etwas besonderes kreieren und die Woche, die viele bisher schon weiter gesegelt waren, zu einer "Langstrecken-Regatta" zu nutzen. Diese sollte nun im bisher abgelegenen Gebiet der Mecklenburger Bucht stattfinden und den schöne Namen "**Hanse Rund**" erhalten. Diese "Abwechslung" fand so enormen Beifall und brachte eine so hervorragende Stimmung, daß wir spontan beschlossen, dieses "einmalige" Ereignis fortan in jedem zweiten Jahr, alternierend zur klassischen "Fehmarn Rund" Regatta auszuschreiben. Es folgten die **Drei-Länder** (1996) und die **Förde-Fahrt** (1998). Diese Regatten finden leider nicht den ungeteilten Beifall unseres zweite Vorsitzende, denn dessen Ferien unterliegen der Schulordnung und sind Pfingsten auch für Segler nicht vorgesehen. Um so heißer kreiselt er dann um Fehmarn, was man verstehen kann.

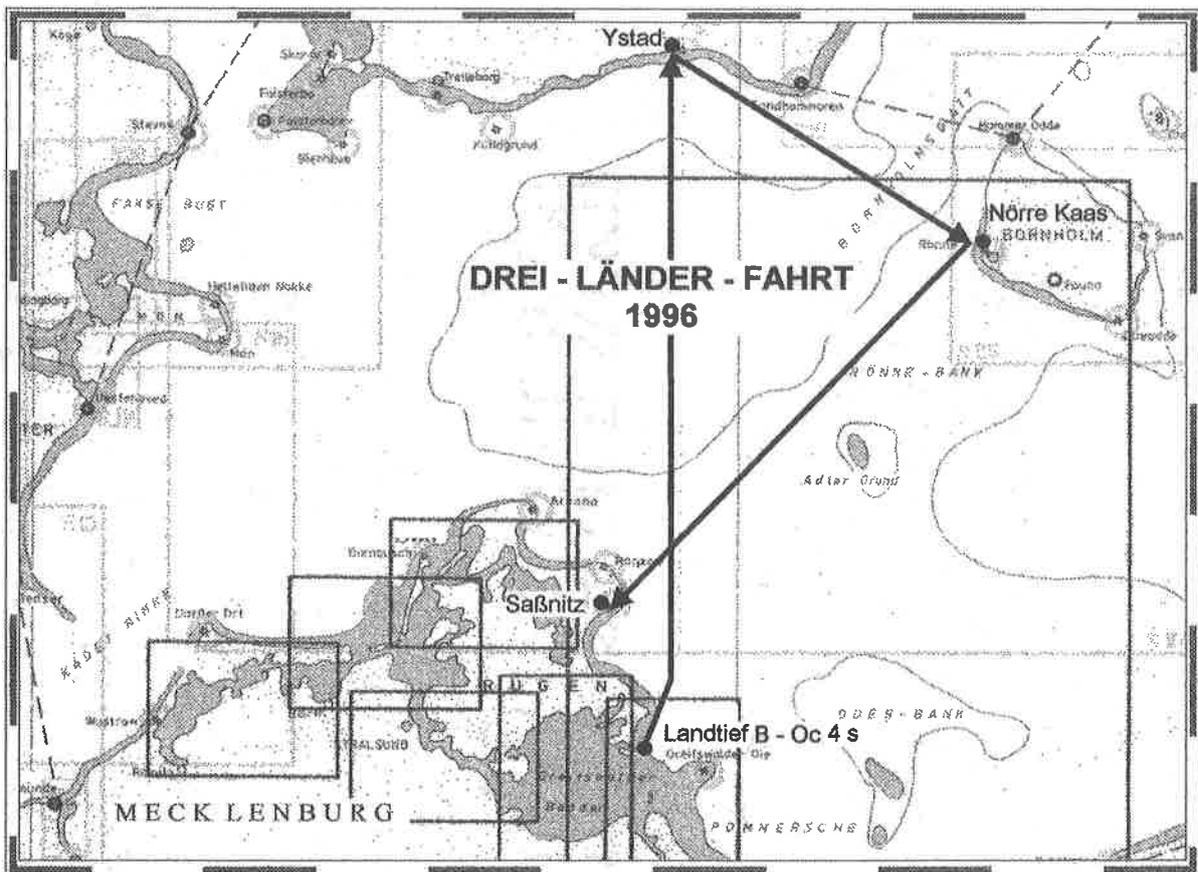
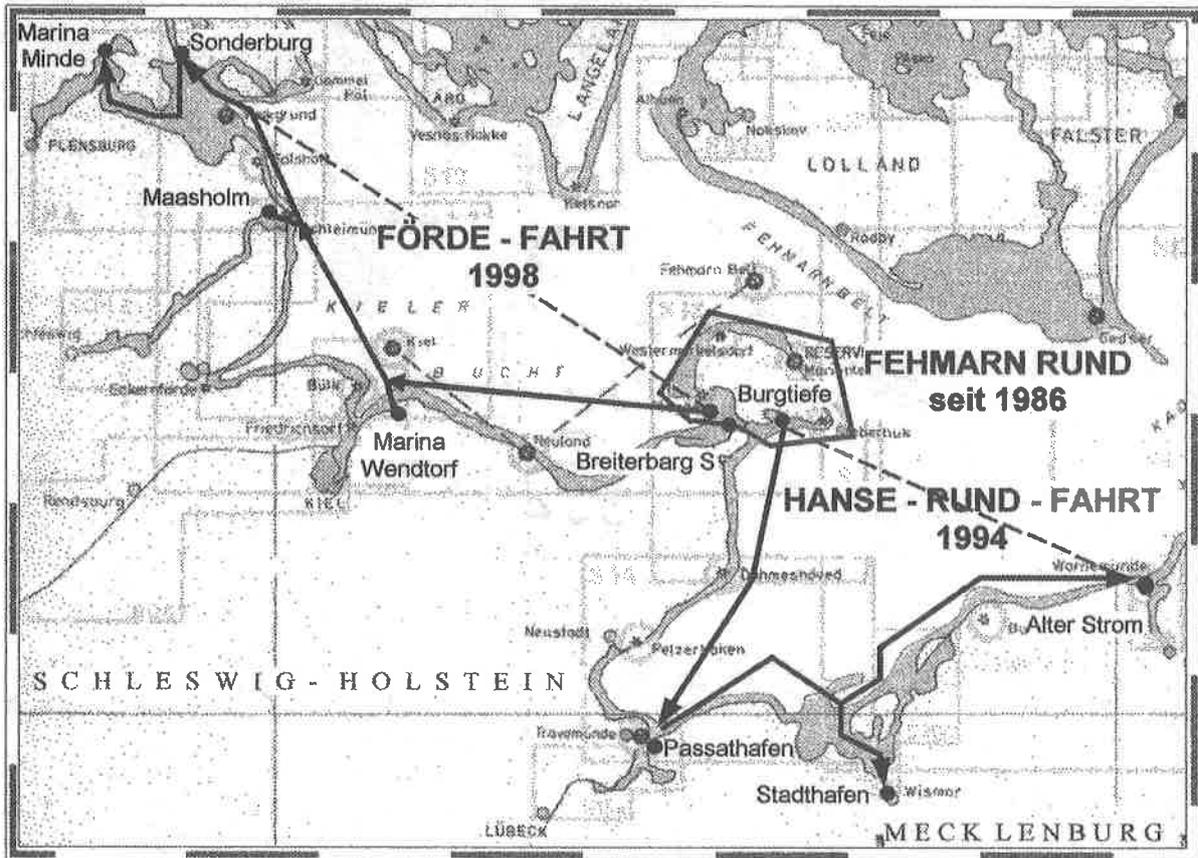
Auch bei "Fehmarn Rund", jetzt eigentlich besser Pfingstregatta, verlieren sich die ersten Anfänge im Dunkel der Vereinsgeschichte, als die Platzlisten noch mit Hammer und Meißel angelegt wurden. Vollständige Unterlagen existieren erst ab 1987 und hier sind sie:

Plazierungen bei den Pfingstregatten rund Fehmarn und den übrigen, nebenstehenden Wettfahrten

Jahr	Teilnehmerzahl (Boote)	1. Platz	2. Platz	3. Platz	Besonderheiten
1986	?	E. Stöber	?	?	
1987	13	J. Jäckel	E. Stöber	H. J. Händschke	
1988	12	U. Cornelius-Neumann	K.-H. Bingen	A. Kobauer	
1989	11	T. Gerke	M. Köhler	H. Schwitters	
1990	14	K.-H. Bingen	S. Kachholz	U. Cornelius-N., R. Thornagel	
1991	14	U. Cornelius-Neumann	J. Jäckel	K.-H. Bingen	
1992	17	R. Nies	K.-H. Bingen	J. Jäckel	
1993	12	R. Balzer	C. Hütter	K.-H. Bingen	
1994	10	J. Rooffs	R. Balzer	M. Pichura	"Jubiläumsregatta"
1995	12	R. Schädler	M. Pichura	U. Michalowski	
1996	8	J. Rooffs	U. Michalowski	M. Pichura	"Drei-Länder-Regatta"
1997	11	U. Michalowski	M. Pichura	J. Jäckel	
1998	6	J. Rooffs	U. Michalowski	K. Nielsen	"Fördenfahrt"
1999	5	K.-H. Bingen	R. Balzer, F. Lüneberg		

Ein "kräftiger" Wind treibt die Boote über die Starlinie zur Regatta rund Fehmarn





Spielwiese Ostsee - Die Langstreckenregatten der VdHSSB

Jann Roofls

Ich wollte auch mal. Vor gut einem Jahr hatte ich bei der VdHSSB meinen BR-Schein gemacht, war ein paar Mal auf Jachten mitgesegelt und fuhr regelmäßig mit dem Kreuzer „Pinguin“ über die Havel. Jetzt sollte es passieren, ich wollte selbst ein Schiff chartern und mich als Schiffsführer versuchen. Klassische Gelegenheit: die Pfingstregatta. Nicht so allein auf der weiten Ostsee; wenigstens über Funk kann man jemanden fragen, wenn man nicht mehr weiter weiß.

Freunde und Mitsegler waren bald gefunden. Darunter jemand, der als Kind Opti-Regatten gefahren war. Sportlicher Ehrgeiz lag mir fern, aber schaden konnte das bestimmt nicht. Daß die Regatta im kommenden Jahr erstmals weiter als nur rund Fehmarn führen sollte – von Fehmarn über Travemünde und Wismar nach Warnemünde -, das paßte uns gut in den Kram.

Pfingsten 1994 kam, wir übernahmen eine Gib Sea 362, das einzige Schiff ohne Rollfock, das ich aufgetrieben hatte. Mit sechs Leuten checkten wir ein und legten für einen Probeschlag ab. Es funktionierte tatsächlich auch ohne weisen Ratgeber in der Hinterhand. Bis wir den Spi ausprobierten, den wir für alle Fälle mitgechartert hatten.

Alle drei Ecken waren identifiziert, die Leinen angepickt, er stieg wunderbar schnell auf, entfaltete sich – und dann war ich froh, daß niemand aus der VdHSSB in Sichtweite war: Wir hatten ihn quer vorgeheißt. Also ging er ganz schnell wieder runter, wurde umgepickt, und stand dann vorschriftsmäßig senkrecht vor dem Vorstag. Und wickelte sich bald um dasselbe. Eine gute Stunde Zeit und ein Dutzend Vollkreise unter Motor brauchten wir, bis wir den Lappen endlich wieder verstaut hatten. Soviel zur Generalprobe. Zielvorgabe für die kommenden Tage: sauber segeln, und nicht Letzter werden.

Die Stimmung an Bord war von leichtem Rennfieber geprägt, als wir am nächsten Morgen zur Startlinie fuhren. Drei Schiffe waren vor uns draußen, wir gingen mit einer Minute Verspätung ins Rennen – das war doch schon mal ein guter Anfang. So ganz genau hatte ich den Überblick nicht, aber es schienen tagsüber nicht allzuvielen Schiffe vor uns zu liegen. Irritiert war ich, als an der einzigen Wegemarke das Schiff vor uns einen ganz anderen Kurs nahm als ich. Von diesem Skipper hatte ich das Jachtsegeln gelernt, und er fuhr jetzt ganz anders als ich es vorhatte – was machte ich falsch? Ich guckte auf die Karte, fand meinen geplanten Kurs bestätigt und fuhr einfach weiter. Die schlichte Taktik ging auf: Der andere hatte auf einen Winddreher spekuliert, der nicht kam. Und kurz vor dem Ziel war klar, daß nur ein Schiff vor uns lag, das für unsere kleine Asante sowieso uneinholbar war. Wir waren überrascht und selig.

Und mitten in diese Stimmung hinein kam von hinten eine große Gib Sea auf, gechartert von einem VdHSSB-Segler, und wollte uns in Sichtweite der Zieltonne überholen. Das war eindeutig zuviel für unsere Hochstimmung, und wir luvten sie aus. Was mir abends auf der Pier einige gallige Kommentare vom Skipper eintrug, die meine Hochstimmung nicht im geringsten trüben konnten: Ich hatte die erste Etappe unserer ersten Fehmarn-Regatta gewonnen!

Ähnlich ging es weiter. Mit Flautennavigation („da vorne kräuselt sich das Wasser, fahr mal vorsichtig da rüber“), Etappenabsage („senkrecht aufsteigender Zigarettenrauch im Startgebiet“) und einem Tag, an dem wir tatsächlich den Spi ziehen konnten.

Dank der völlig verpatzten Generalprobe klappte es im Ernstfall, und wir genossen das wunderbare Gefühl, die anderen langsam aber sicher hinter uns zu lassen. Regattafieber war ausgebrochen, immer knapp im Zaum gehalten von „Safety first“ und dem Bewußtsein, daß wir als jüngste Crew mit einem der kleinsten Schiffe und einem Skipper-Neuling die Außenseiter par excellence waren.

Nur am letzten Tag gönnten wir uns den Triumph: Das first ship home hatte sich auf die Ziellinie gelegt, um unsere Durchgangzeit zu nehmen. Wir hatten schon gerechnet, der Umgang mit dem Yardstick gehörte inzwischen zum Standard an Bord: Wir mußten bis 17.19 Uhr im Ziel sein, um die Etappe zu gewinnen. Durchgangzeit: 17.14 Uhr. Das feierten wir mit einem Sektkorken vor den Bug des Konkurrenten.

Von dem späteren Verlauf des Abends weiß ich nicht mehr allzuvielen Details, aber am nächsten Morgen grüßte unsere Siegestrophäe, ein Buddelschiff, vom Salontisch. Wir hatten tatsächlich gewonnen, gegen all die erfahrenen Segler.

Danach war klar: Die nächste, lange Pfingstregatta würde ich wieder mitsegeln. Die beiden nächsten führten 1996 von Rügen nach Ystad, Bornholm und zurück nach Saßnitz, 1998 von Heiligenhafen über die Kieler Förde und die Schlei in die Flensburger Förde. Aufregend ist es immer noch, allerdings ist inzwischen die bange Frage: „Kann ich das?“ gewichen.

Die langen Pfingstregatten haben sich inzwischen zu einer Mischung aus Flottille und Wettfahrt gemausert. Anspruchsvolle Schläge (70 sm Nachtfahrt) und Kaffeesegelein bei 3 Bft. wechseln sich ab, in jedem Hafen trifft man vertraute Gesichter und das Rennfieber reicht immerhin so weit, daß alle an Bord aufpassen („He, das bremst!“). Und auch das eigentliche Motiv, sich für solch eine Veranstaltung zu begeistern, kommt nicht zu kurz. Spieltrieb ist es, der zu spannenden Manövern an der Startlinie führt oder einen Skipper dazu bringt, sich genau hinter ein anderes Schiff zu legen, damit dessen Spi bei Schwachwind einfällt.

Zwar gibt es immer wieder schier endlose Diskussionen bei den Skipperbesprechungen - am liebsten über das schier unerschöpfliche Thema „Spinnaker“, dichtauf gefolgt von Berechnungsformeln -, aber der heilige Ernst schafft es nie, den freundschaftlichen Umgang ernsthaft zu trüben. Manfred als Regattaleitung und ständiger Brennpunkt der Auseinandersetzungen scheint eine Hornhaut zu haben, wo bei anderen Leuten die Empfindlichkeit sitzt, und so stürzt er sich immer wieder in die anstrengenden Vorbereitungen und wettetert alle Beschwerden ab. Und damit schafft er für einige Freaks ein Forum, sich alle zwei Jahre wiederzusehen, gemeinsam zu segeln und dabei immer wieder neue Häfen und Segelreviere kennenzulernen.



Unsere Mitglieder unterwegs...

Dies ist ein "Best Of" der Fahrtsegelbeiträge der letzten 10 Jahre. Kurze Ausschnitte mit amüsanten, interessanten und/oder aufregenden Ereignissen. Und ein Bericht aus Norwegen. Der Fahrtenwettbewerb der VdHSSB wurde zum ersten Mal 1990 ausgeschrieben und seit 1991 gibt es eine mehr oder weniger heftige Beteiligung. Wobei das "Weniger" angesichts der schönen Preise überhaupt nicht zu verstehen ist...

- Es beginnt mit dem Klassiker der Törnberichte: **Wolfgang Pakulas** Törn Rund Schottland 05.08. - 02-09. 89 mit der Bohrinsel, die sich jahrelang als "running gag" durch das Vereinsleben zog....

Schottlands Bohrinseln

Einleitende Worte des Schriftführers...

....Weiter hinten im Rundschreiben gibt es einen schönen Bericht über einen Schottlandtörn. Dort schreibt der Autor, Bohrinseln seien ein Kapitel für sich. Damit mag er recht haben. Was ich allerdings nicht verstehe, ist, warum eine nach der Seekarte als stillgelegt bezeichnete Bohrinsel die Crew dazu verleiten konnte, über sie hinwegsegeln zu wollen. wobei natürlich ihr tatsächliches Auftauchen aus dem Dunst (und auf der abgesetzten Kurslinie) zu verständlichem Schrecken führte. Wie habe ich mir denn eine stillgelegte Bohrinsel vorzustellen? Ist die im Gegensatz zur in Betrieb befindlichen heimlich fortgeschleppt, abgetaucht oder unter Wasser umgelegt? - Vielleicht findet Ihr des Rätsels Lösung heraus.....(Schriftführer Rainer Nies)

.....Vorsicht bei Benutzung des AP: Er war in den Gewässern um Schottland nicht mehr zu gebrauchen. Selbst unser Koppelort beim Landfall war wesentlich genauer. Bohrinseln sind ebenfalls ein Kapitel für sich. Bei stark unsichtigem Wetter hatten wir so ein Monster-Teil plötzlich eine knappe Meile voraus auf Kurslinie. In der berichtigten Karte war sie als stillgelegt verzeichnet, offensichtlich aber reaktiviert worden....

- Ein weiterer Erfahrungsbericht aus dem Jahr 1989 von **Uli Hellweg** über einen Abschnitt eines Überführungstörns ins Mittelmeer mit interessanten Erfahrungen und überraschenden Erlebnissen im Englischen Kanal....

Fluten, Flüsse, Overfalls

.... Bei der geringen Fahrt durchs Wasser und dem stärker werdenden Ebbstrom summiert sich unsere Beschickung für Strom bald auf 24 Grad. Schließlich schläft der Wind ganz ein und wir werfen den Motor an, um rechtwinklig, also auf kürzestem Wege, das Verkehrstrennungsgebiet zu queren. Doch der Ebbstrom zieht uns mehr nach Süden als wir ahnen. Mit einem Wort: wir befinden uns unbewußt auf Geisterfahrer-Kurs. (Anm.: Heute wäre das sehr teuer geworden!)

Als wir anhand der Großschiffahrt die Situation erkennen, fährt uns der Schreck in die Knochen. Sofort wird der Kurs geändert, und erleichtert erreichen wir gegen Mittag unsere Ansteuerungstonne Ridens SE. Mit korrigierter Strombeschickung geht es durch den "Mittelstreifen" und die anschließende Trennzone für die Schifffahrt in entgegengesetzte Richtung. Gegen 18:00 taucht der markante Leuchtturm Royal Sovereign aus dem Dunst auf. Er liegt 7 sm vor der englischen Küste und markiert die langgestreckten Royal Sovereign-Shoals. Der Turm mit der großen Helikopter-Plattform ist nicht gerade eine architektonische Schönheit, wohl aber ausgesprochen praktisch. Dies weiß wohl auch der Leuchtturmwärter zu schätzen: auf der Plattform erkennen wir mit dem Fernglas einen Jogger, der 30 m über der See seine einsamen Runden zieht...

....Der nächste Tag steht unter dem Motto: Null-Wind, aber dafür keine Sicht! Zudem sind die vom DHI vermerkten Tonnen im Fahrwasser vor New Haven nicht auffindbar. Die Navigation verspricht spannend zu werden. Vor Aufregung verpassen wir den Null-Meridian, der unweit von New Haven von Greenwich kommend Erde und Himmelskugel unauffällig in eine positive und eine negative Hälfte teilt - vorzeichenmäßig, versteht sich.

Das Waschküchen-Wetter irritiert unsere Sinne. Milchiges Licht flimmert vor den Augen. Nebelschwaden formen sich in unserer Phantasie zu Tonnen und tanzende Punkte in der Iris zu Feuern.....

- Dann kam der Fahrtenwettbewerb und im 1. Jahr gab es einen Teilnehmer: **Ulli Siegmans** doppelte Premiere, denn dieser Griechenland-Törn vom 17.03 - 31.03.1990 war auch sein erster als Skipper. Auch wenn der Ausschnitt gefährlich klingt, sie haben alles gut gemeistert...

Mein erstes "Kommando" und ich

.....Damit ist auch schon ein Problem des folgenden ereignisreichen Tages benannt - wir wollten weiter. Der Wind hatte nicht nachgelassen, eher das Gegenteil. Der Ankerplatz in Legerwall war noch ungemütlicher geworden, hier konnten wir auf keinen Fall bleiben. Das hieß aber auch, daß es draußen genauso ungemütlich war. Aber wieviel war nun wirklich draußen? Einen brauchbaren Wetterbericht hatten wir nicht. Wo man den in Griechenland herbekommt, lernten wir erst später. In dieser Situation schnappten wir gierig nach der Information eines einlaufenden Motorboottaxi, daß nur 4-5 Windstärken wehten und wagten uns hinaus auf See. Ich hatte zwar gerade mein Sprechfunkzeugnis gemacht, aber traute mich als populärer Segler nicht, Athen Radio auf Kanal 16 zu belästigen. Die Telefonnummer vom Wetterbericht aus Athen war mir auch aus dem Kopf. Warum auch, in meiner Unerfahrenheit hatte ich die Lage sowieso nicht als bedrohlich eingeschätzt. Aber immerhin haben wir gereift was zu reffen ging und sausten dann mit normal sportlicher Fahrt gen offene See. Wir waren ja schließlich kein Kaffeekränzchen! Gerta steigerte ihren Spaß noch, indem sie zum Achterbahnfahren in den Bugkorb kletterte. Damit wars aber vorbei, als wir aus der Abdeckung des Pelopones raus waren und Wind und Welle der offenen See uns packten. Der Windmesser zeigte nun 7-8 Beaufort an und mit einem Blick achteraus auf das Kap von YDRA konnten wir noch erkennen, daß unsere Abdrift erheblich war. Auch als bald zwei Crewmitglieder für den Rest des Tages unter Deck verschwanden, kam mir nie der Gedanke an Umkehr. Daran war nicht nur die Unerfahrenheit schuld, sondern bei strahlendem Sonnenschein und blauem Meer sieht Starkwind vergleichsweise harmlos aus.....

- Die Saison 1991 war ein Highlight. Es kamen 6 (sechs!) Beiträge und die Jury mußte richtig arbeiten. Die Zusammenfassung: "Alle Jahre wieder treffen sich die North East durch die Nacht segelnden Night Owls in Südfrankreich in der Mahagonihölle."
Zuerst ein Ausschnitt mit praktischen Hinweisen und überraschenden Begegnungen aus dem Bericht von **Eric Duwe**, der den 3. Platz belegte..

Segeltörn Südfrankreich 06.07. - 26.07. 1991

.....Zum Ankern sollte etwas gesagt werden; am Wochenende sind die Buchten recht voll, Entsprechend dicht wird auch geankert. Man sollte sich die Kettenlänge, die gesteckt werden soll genau überlegen. Die Abstände sind zwar gewöhnungsbedürftig, jedoch habe ich gegenseitiges Anstoßen selten beobachtet. Zur Sicherheit empfiehlt es sich die Fender zu benutzen.....

.....Kurz vor Poquerolles ein kleiner Zwischenfall: Ein Ehepear segelte hinter uns her und rief uns an. Bis wir Fahrt aus dem Schiff nahmen und sie näher kommen konnten. Die Insel vor Augen fragten sie, wo sie sich gerade befänden..... (Anm.: auch in diesem Winter gibt es wieder Kurse)

- Den 1. Platz belegte **Manfred Harnisch** mit seinem literarischen Bericht über einen Törn Rund Rügen vom 15.07. - 12.08. 1991 mit dem Jollenkreuzer für den er auch von der Kreuzer Abteilung des DSV ausgezeichnet wurde. (Segler haben eben einen guten Geschmack)....

Vier Wochen in der Mahagonihölle

....Die Schleuse Eisenhüttenstadt macht einen wenig belebten Eindruck. Als wir in die linke leere Schleusenkammer hineinblicken, die gerade repariert wird, wird uns ziemlich mulmig. Es geht nämlich ca. 16 Meter tief hinunter und auch große Schuber passen hinein. Nach längerem Gespräch mit dem Schleusenwärter, der gerade Löwenzahn erntet, über Osttarife und die Aussichten des Schleusenpersonals geschieht das Unfassbare. Wir werden allein in der riesigen Schleusenkammer

an Schwimmpollern 14 m tief herab gelassen und das, obwohl ein Teil des Wassers wieder hochgepumpt werden muß.....

...Im Oderhaff erwartet uns eine kurze, steile Welle und ACHAT kämpft sich kräftig stampfend mit mehreren Kreuzschlägen Richtung Kamminke unter Nichtbeachtung eines polnischen Grenzbootes bei Hilfstonne 16 über den flachen Woltzer Haken. Aber es nutzt uns alles nichts. Die Stellnetze sind so dicht neben- und hintereinander aufgestellt, daß wir nicht entfliehen können. Außerdem werden wir mit ● — ● ● Licht- und Schallsignal unmißverständlich aufgefordert, unsere Pflicht zu tun.....

.... In Sassnitz können Segler im "NORDMEER" duschen, einem stillgelegten Trawler. Von 700 Fischern arbeiten noch 10! erzählt uns der "Bademeister" - auch er ist ein ehemaliger Fischer.....

- Den 2. Platz belegte **Rainer Nies** mit einem Bericht von einem Ausbildungstörn in der "Dänischen Südsee" vom 03.08. -16.08 1991 über bekannte und unbekannte Probleme beim Segeln....

Sad Seven bange um HAPPY TWO

Wir übernahmen die "HAPPY TWO" gleich zu Beginn mit einem Ruderschaden. Und weil ein Ruderschaden an einem Schiff in etwa so unangenehm sein kann wie ein Autolenkrad, das während der Fahrt abfällt oder dessen Lenkradschloß vorzugsweise bei Kurvenfahrt einrastet, war ein Werftbesuch unumgänglich. Immerhin konnte uns die Werft einen Termin gleich am Montagmorgen um 8 Uhr zusagen. Dazwischen lag noch das Wochenende (wie immer bei unvorhersehbaren Schadensfällen)....

...Wir nutzten den freiwilligen Zustand von Eine-Frau-und Zwei-Mann-über-Bord zu einer Bergeübung mit dem Spifall. Wie nicht anders zu erwarten, zeigte sich, daß die ganze Angelegenheit fragwürdig, ja sogar schmerzlich ablief: das rettende Fall wurde zum würgenden oder Brustkorbquetschenden Strick, und das Hochkurbeln von 85 kg Lebendgewicht unter ächzenden Wünschen dauerte eigentlich viel zu lange...

...da es heißt eine Kunststoffyacht habe keine nennenswerte Deviation, wollte ich es wissen. Schließlich waren wir ja auf Ausbildungsfahrt, und ich selbst hatte so etwas auch noch nie gemacht. Bereits am Sonntag hatte ich eine Bastelstunde eingelegt und eine der Zwischenlagepappen aus meinem Ordner "Törnbürokratie" zu einer Peilscheibe mit drehbarem/Peilaufsatz verarbeitet.....

...Mit Hilfe des Cockpittisches, eines Gesellschaftsspielaufbewahrungskastens, diversen Bändern und viel Tesafilm und Tape wurde die Papp-Peilscheibe wie ein Fetisch über dem Niedergang aufgebaut und nach der Mittschiffsachse ausgerichtet. Dann steuerte Coskipper Manfred die beiden gegensinnigen Vollkreise, ich drehte die Scheibe, d. h. führte sie dem Heiligenhafener Wasserturm nach, Oliver las die Werte von der Scheibe ab, Volker die Kompaßwerte, Stefan trug sie in die vorbereitete Tabelle ein

- Einen der drei 4. Plätze belegte **Olaf Ziemann** mit dem Bericht über einen BK-/C-Schein Törn auf dem vereinsbekannten Bastelschiff **ELPIS** vom 02.08. - 16.08.1991 nach Bornholm...

Let's sail North East

... übernahmen wir am Samstag die SY "ELPIS". Ein früher Start war uns allerdings nicht vergönnt, da noch am Freitag bis spät abends am Motor gearbeitet wurde. So konnten wir in aller Ruhe den Vorschiff Stauraum entwässern und lüften, um anschließend unsere Getränke zu stauen. Die dort zuvor gelagerten Segel waren klitschnaß und etwas muffig. Jens fiel schließlich sofort auf, daß das Schiff etwas kopflastig sei. Bis zum Schluß konnten wir nicht klären, ob es an den Getränken lag oder daran, daß das Schiff Wasser zog. Mit dem Bunkern und Stauen begann für Ralf die Fotosafari mit etwa 20 Filmen...

....auf dem Weg zurück zur ELPIS interessierte sich ein Crewmitglied für die Schaltanlagen im Hafen. Es gelang ihm auf Anhieb, durch Betätigen nur eines Schalters die gesamte Hafenbeleuchtung kurzzeitig außer Betrieb zu nehmen....

- Einen weiteren 4. Platz belegte **Rüdiger Thiel** mit einem Törn, der vom 07.09. - 20. 09. 1991 ebenfalls nach Bornholm führte, und u.a. merkwürdige Begegnungen beschreibt...

Night Owls

...und nehmen Kurs Svaneke. Das Hafenhandbuch warnt uns vor Felsen, die kurz vor der Hafeneinfahrt liegen. Auf der Kartenskizze sind diese aber nicht eingezeichnet. Deshalb nähern wir uns der Einfahrt sehr vorsichtig, Kai sitzt im Bugkorb und hält Ausschau. Mit dem Fernglas können wir die nicht vollständig überspülten Felsen schließlich ausmachen. Wer sich dem Hafen von Süden nähert, sollte besonders vorsichtig navigieren....

...Mit der Hafeneinfahrt erleben wir eine größere Überraschung. Außer dem angekündigten grünen Molenfeuer kann ich noch ein rotes und zwei Untiefentonnen ausmachen. Die Befeuerung paßt überhaupt nicht zum Hafenplan. Aber unser Ort stimmt. Vorsichtig nehmen wir Kurs auf die vermutliche Einfahrt. Plötzlich ist im Scheinwerferlicht ein Bagger zu erkennen und Reste oder Anfänge einer Mole. Die Einfahrt muß zwischen den Tonnen, die den Bagger markieren, und dem roten Molenfeuer liegen. Vorsichtig fahren wir weiter und gelangen schließlich gut in das Hafenbecken. Am Morgen kann ich dann am Aushang des Hafenmeisters den Erweiterungsplan bewundern und die Ankündigung dieses Umbaus in den NfS nachlesen....

- Und noch einen 4. Platz belegte **Verona Ehlen** mit dem Bericht über einen Törn Rund Kreta Ostern 1991. auch hier gab es erstaunliche Begegnungen und viel Handwerk an Bord.....

Alle Jahre wieder: Ostern in Griechenland

...Bei leichten östlichen Winden ging es, nach dringenden Einkäufen, am folgenden Vormittag weiter nach Süden: Unterwegs probierten wir mit meinem Sextanten einen Ort zu machen. Unsere versettelte Standlinie hatte sehr viel mit der Realität gemeinsam und wir freuten uns, daß wir im SHS-Kurs was "für's Leben" gelernt hatten. Und trotzdem: Ob ich den Sextanten noch einmal mitnehme? Ist doch eine Menge Gepäck mit der ganzen Literatur dabei...

... Als wir gegen 12.00 den Anker lichteten, gab es plötzlich merkwürdige Motorengeräusche. Eine sofortige Inspektion zeigte: Die Lichtmaschinenhalterung war gebrochen und hing nur noch an einer Schraube. Hier konnten nur die Fachleute helfen, von denen wir an Bord genug hatten. Schon nach zwei Stunden war die Halterung dank des "Ausrüstungswunders" Gunter und der geballten Fachkräfte wieder repariert, und wir segelten endlich mit westlichen, auf Nord drehenden Winden um 4 nach Kreta....

...Während des Nachttörns sahen wir südlich eine Reihe von weißen Lichtern, die wir nicht identifizieren konnten. Es hätten Tonnen sein können, aber bei 2000 m Wassertiefe hielten wir dies doch eher für unwahrscheinlich. Wir einigten uns auf **USOs** (unbekannte schwimmende Objekte), und hielten wachsam Ausguck....

... Dann plötzlich fiel der Strom an Bord total aus und der Motor, der sofort gestartet wurde, sprang nicht mehr an. Auch das noch! Gunter fand sofort heraus, daß das Starter-Relais kaputt war. Mit Trick 17 und Selbstüberlistung wurde eine Leitung vom Motor durchs WC-Fenster ins Cockpit verlegt, die mit einem Schraubenzieher oder, wie praktisch, mit der Winskurbel kurzgeschlossen werden konnte. Von nun an starteten wir den Motor mit der Winskurbel. Kurze Zeit später brach die Wasserpumpe zusammen, und unsere Herren durften weiter schrauben, klopfen, fluchen und zerlegen....

- In der Saison 1992 ging die Beteiligung zwar um 50% zurück aber einige Skipper hatten "Blut geleckt" und schrieben nun regelmäßig ihre Beiträge. Den 1. Platz belegte **Manfred Wucherpfennig** mit **Sailaway '92**. Ausnahmsweise ohne Ausschnitt, er hat, wie weiter hinten zu lesen ist, noch viele andere Beiträge geschrieben.
- Den 2. Platz belegte **Uwe Kelm** mit dem Bericht über den Törn mit der LUCCA dem kleinsten Schiff in der Geschichte des Fahrtenwettbewerbs. Er führte in drei Wochen von Berlin nach Rügen. Durch schöne und labyrinthartige Gewässer.

Auf 20 Fuß zu Pferdeinsel

....Ab hier ist der Kanal zu Ende und man fährt auf einem breiten Arm der Oder weiter. Die Landschaft ist atemberaubend schön, beiderseits sind die Ufer voll dichter Schilfgürtel mit davor schwimmenden Seeroseninseln, mittendrin abgestorbene Bäume, richtiger deutscher Urwald! Wir lassen die verträumten Oderdörfer Liepe und Oderberg hinter uns und können auch hier nur einfache, ungemütliche Spuntwände zum Festmachen entdecken...

...Nach der Nacht in Mescherin am Bollwerk wechseln wir auf die andere Flußseite und sind in Polen. Verzweifelt sucht der Kapitän nach ausreichend großem Papier für die Devisenerklärung und die Crewliste, der Zoll will sie in 3 facher Ausfertigung haben. Gefunden wird aber nur ein kleiner Notizzblock mit den Maßen 5 x 10 cm, mit dem der Zoll überhaupt nicht einverstanden ist. Erst nach der Erklärung daß ein kleines Schiff wie unseres auch nur kleine Papiere hat, und daß wir uns bessern wollen, dürfen wir nach Polen einreisen....

...Die Ausfahrt zurück ins Hauptfahrwasser vom Oderhaff gestaltet sich zu einer reinen Irrfahrt. Kommen wir doch irgendwie vorn Kurs auf die rot-weiße Mitteltonne ab, denn auf einmal liegen wir in einem Wald von lauter Fischerfähnchen. Schwarz über schwarz 4 rot über schwarz oder lila. Haben diese Kombinationen etwas zu bedeuten? Zwischen den Fahnenstangen schwimmen manchmal Reihen von Plastikkugeln, darunter müssen die Stellnetze sein. Der Leichmatrose steht am Bug und entdeckt die Kugeln oft erst in allerletzter Sekunde. Für alle Fälle liegt schon das Bordmesser bereit. Wir fahren Zickzackkurs, auch ganz zurück an Land geht es nicht mehr. Wir sind Gefangene des Kuddelmuddels von Netzen und Reusen. Zum Schluß entschließen wir uns, immer zwischen zwei dichtstehenden, aber unterschiedlich farbigen Fähnchen durchzufahren in der Hoffnung, daß hier neben dem Ende des einen der Anfang des andren Netzes liegt. Und es klappt! Bald können wir die rot-weiße Tonne umarmen....

...Bei der Inselerkundung stolpern wir über jede Menge Pferdeäpfel, können aber keine Verursacher finden. Dann bewegen sich viele Farbtupfer in einer mannshohen Wiese. Beim Näherkommen sehen wir viele kleine Pferde, die in Gruppen zusammenstehen, angeleuchtet im gelben Wiesengras von der tief stehenden Abendsonne; ein wunderbares Bild der Ursprünglichkeit.....

- Den 3. Platz belegte der schon bekannte **Olaf Ziemann**, der diesmal über Land, See und besonders Leute in der Karibik berichtete. Der Törn ging vom 10.04. - 24.04.1992...

Something, something good...

...Die Überfahrt von Martinique nach St. Lucia stellte unsere erste seemännische Herausforderung dar. Bevor wir aus der Abdeckung von Martinique herauskamen, legten wir das zweite Reff ins Groß und verkleinerten die Genua, da sowohl der Wind zunahm als auch der Seegang größer wurde; Regelmäßige Schauer brachten auch kräftige Böen mit sich. Erste Anzeichen von Meuterei machten sich breit. Die Crew behauptete, daß sie auch auf der Ostsee hätte bleiben können, und mein Vorschlag, auf Ölzeug zu verzichten, wohl eine Ente sei....

...Whistle Bay. Da wir auf unsererem Rückweg auf St. Vincent nur übernachten wollten, kümmerten wir uns bereits auf Mustique um die Ausklarierung für St. Vincent und die Kleinen Grenadinen. Auf der Polizeistation erhielten wir auch die notwendigen Papiere, nur der Polizist verweigerte uns das Stempeln der Reisepässe, da er dazu nicht befugt sei. Er hatte es auch ziemlich eilig (völlig untypisch für die Karibik) und verschwand mit dem Hinweis, daß sich der Zoll am Flughafen befindet. Hier versuchten wir nochmal unser Glück mit Stempeln und siehe da, derselbe Polizist erwartete uns hier und war jetzt berechtigt, die Pässe zu stempeln....

.... Eine Geschichte will ich hier noch kurz erzählen In der Marigot Bay auf St Lucia entschlossen wir uns, von einem fahrenden Händler Musikkassetten zu kaufen. Neben Steelbandmusik wollte ich den Sommerhit "Something good". Die Steelbandmusik gab es sofort, "Something good" dauerte etwas länger. Leider so lange, daß wir die Kassette nicht gleich mitnehmen konnten. So tauschten wir unsere Adressen aus, zwanzig East Caribbean Dollar wechselten den Besitzer und nach etwa zwei Monaten hatte ich die Kassette im Briefkasten. Das überzeugte auch den letzten Skeptiker der Crew.....

- 1993 gab es zwei Teilnahmen am Fahrtenwettbewerb. Den 1. Platz belegte **Jörg Brühe**. er beschreibt den Versuch Rügen zu umrunden, und die z.T. politisch bedingten Probleme dabei.

Immer wieder Witte oder Die Umrundung von Rügen

.. Der Auslöser für unseren diesjährigen Törn war Jan Peters Frage: "Wann fahren wir denn wieder mit einem Schlafboot?" unsere Rückfrage, was das denn sei, brachte die Erklärung: Ein Schlafboot ist ein Segelboot, auf dem man über Nacht im Hafen schläft, wie beim letzten Mal in Dänemark - nicht so eines wie Großvaters Boot auf dem Tegeler See, von dem man abends nach Hause fährt (eine H-Jolle)...

....Die erste Attraktion am Wege ist die Wittower Fähre: um 1900 für eine Schmalspurbahn gebaut, verbindet sie den Hauptteil Rügens mit der (nördlichen) Halbinsel Wittow. Die Bahn ist seit ca. 1960 eingestellt, jetzt werden Autos transportiert. Damit genug geschafft wird, sind es zwei Fähren: in jedem Anleger liegt eine, sie fahren gleichzeitig los, begegnen sich und nutzen dann den Platz den ihr Schwesterschiff gerade geräumt hat. Man sieht den Schiffen das Alter an, es ist romantisch und fotogen - doch ein Filmwechsel nach dem ersten Bild aus der Ferne verhindert die Nahaufnahme aus dem Kielwasser das Fährdeck entlang....

...Mit dieser Versicherung starten wir Sonntag mittag erneut nach Süden, der Nordwind zwischen 3 und 5 schiebt uns gut. Schwieriger wird die Orientierung: Die Karte von 1991 paßt weder zum Nachbarblatt (1992) noch zur Realität, weil die neuen Behörden unbedingt die Betonung hin und zurück ändern mußten. Zum Glück stimmt die Lage der Rinnen noch, so daß wir uns an den Ecken orientieren und mit dem Kurs aus der alten Karte den neuen Tonnenstrich entlangpeilen....

- Den 2. Platz belegte **Regina Schädler**. Sie beschreibt Höhen und Tiefen eines Griechenland-Törns mit zwei baugleichen Schiffen....

Mit der Kleinstflotille in die Kykladen

... Der nächste Tag sollte dann für uns alle einige unangenehme Überraschungen bereithalten. Es begann damit, daß uns auf der BONNIE, gerade gut in Führung liegend, mit einem "Knack" das Großsegel (2.Reff) herunterkam: das Fall war direkt über dem Segelkopf gebrochen und im Mast verschwunden! Die Bruchstelle zeigte deutlich, daß das Tau stark abgenutzt war. Nur mit Genua machten wir bei 4-5 Bft. dennoch recht gute Fahrt. So fuhren wir (Navigation nach Sicht), mit achterlichem Wind auf die Südspitze Keas zu. Plötzlich fragte Christian: "Sag mal, ist das da ein Felsen??" Es war ein Felsen! Nur sollte eigentlich um uns herum nur tiefes Wasser sein. Rüdiger schickte Christian in den Bugkorb, um Ausschau zu halten, und mich unter Deck, einen genauen Ort zu machen. Außer dem gesichteten wurde jedoch kein anderer Felsen mehr bemerkt. Des Rätsels Lösung war peinlich einfach: wir hatten einen falschen Kurs auf eine etwas nördlichere Huk. Die Südspitze ist sauber, vor dieser Huk befindet sich jedoch ein einzelner Felsen! Von der POSEIDON hörten wir dann über Funk, daß sie dem Felsen leider nicht ausweichen konnten. Gott sei Dank hatte das Schiff kein Leck und das Ruder war voll funktionsfähig....

...In der Kneipe am Hafen [von Hydra] wurden wir Zeugen eines Denkwürdigen Ereignisses. Ein Playback lief und eine junge Frau sang dazu und bewegte sich einzigartig hölzern. Die Aufnahmen wurden an mehreren Orten wiederholt. Viel später sah Mechthild durch Zufall im Fernsehen, daß dies der griechische Beitrag für den *Grand Prix d'Eurovision de la Chanson* gewesen war. Tja, der griechische Boden ist auch heute noch für historische Momente gut....

-
- Auch 1994 gab es wieder zwei Beiträge von "alten Bekannten" Den 1. Platz belegte **Manfred Harnisch** mit einem Törn im Jollenkreuzer. Diesmal Rund Jütland! Da machte die Kreuzer Ab- teilung nicht mit. Schlechtes Beispiel?? oder doch gute Seemannschaft? Auf alle Fälle die Erfin- dung eines neuartigen Kurses und ein Schwertkasten als "Dauerbrenner".

"Det er en paent båd I har"

....Endlich können wir kranen. Der Kahn schwimmt und scheint so dicht wie nie....

...Als ich von einer dreitägigen Reise aufs Festland zurückkomme, wundere ich mich über "ACHATS" träge Mastbewegungen und ohne Fürchterliches. Ich renne zum Steg. "Die Nordsee" steht etwa bis zehn cm unter den Backskistendeckeln. Das Schiff ist so instabil, daß ich mich nur in der Mitte län- ger aufhalten mag. Zum Glück hat das Wasser noch nicht die Schwertkastenöffnung erreicht. Pum- pe, Eurostecker, Kabeltrommel, Werkzeug und Bodenbretter baden im Salzwasser und sind im Au- genblick nicht zu gebrauchen. Mir bricht der Schweiß aus. Was nun? Da ich Angst habe, daß der Kahn mit meinem zusätzlichen Gewicht vollläuft, nehme ich keine Pütz, sondern kaufe nach vergeb- lichem Rumfragen im Hafen, inzwischen schweißgebadet, eine neue Pumpe und ein funktionieren- des Kabel. Nach zwei Stunden ist das Schiff leer und die Ursache klar. Am Schwertkasten - wo sonst? - hatte der Wasserdruck allmählich die elastische Dichtungsmasse herausgedrückt, und es sprudelte eine trübe Quelle in die Bilge....

....Im Grådyb steht bei SW 4 und Strömung gegen Wind eine steile Welle. Wir kreuzen mit gerefften Segeln heraus aufs Meer. Ab und zu wird das Deck überspült. Viel mehr Seegang sollen wir wirk- lich nicht haben. Dabei ist nur gut, daß man sich beim Steuern auf die Wellen konzentrieren muß und nicht so oft sehen kann, wie der Schwertkasten in diesem Seegang hin und hergeht.....

.....bei Lundø Hage ragt eine Sandzunge in ca. 1,2 m Tiefe weit in den Fjord hinein. Leider habe ich die rote Tonne übersehen, mit der die Spitze markiert ist. Sicherlich haben einzelne heimische Segler schon erwartungsvoll durchs Fernglas geschaut und waren ganz enttäuscht, daß "Achat" mit geblähten Segeln weiter rauschte. Wie die Dänen später erzählen, wird diese Sandbank auch das "Tyske Rev" genannt, weil hier wohl schon mehrere deutsche Boote aufgelaufen sind.....

....nach Omø. Von dort queren wir mit aufgeholtem Schwert und Ruder das Omø Flak, segeln mit Tuborggrøndümpelkurs am Omø Kliff vorbei und ankern abends im Oksenaes Fjord.....

.....In der Bilge ist kaum noch Wasser, aber es schmeckt salzig. Unser Mitbringsel von der Nordsee, feiner schwarzer Wattenschlick modert trocknend vor sich hin und stinkt. Wir legen die Bilge trok- ken, und reinigen sie vom schwarzen Schlamm. Es ist nicht zu Glauben, der Schwertkasten ist ab- solut dicht . Fragt sich nur wie lange?.....

- Den 2. Platz belegte, wie im Vorjahr, **Regina Schädler**. Sie beschreibt einen Törn von England zu den Kanalinseln und zurück, und die Besonderheiten der Stromnavigation.

Ein Hoch dem Schwimmstreg

..... Wo gab es ein Schiff, wie wir (bzw. der designierte Skipper Harald) es uns vorstellten. Es sollte groß sein! Im Verlauf unserer Recherchen stellte sich heraus, daß im Kanal genenell kleinere Schiffe verchartert werden, die wenig Tiefgang haben, denn es handelt sich schließlich um....Richtig! Gezeitengewässer!.....

.....Poole gilt als größter Naturhafen nach Sydney. Wir als Ostseesegler, die gewohnt sind fast jeden Abend in einer Stegbox anzulegen, waren überwältigt von den riesigen Mooringfeldern, auf denen Hunderte von Booten im Wind schaukelten....

...Braye war unser erster "außereuropäischer" Hafen, denn die Kanalinseln gehören zwar zu Eng- land, aber nicht zur EC. So mußten wir also zum erstenmal unsere Flagge "Quebec" - mangels Flaggenleine behelfsmäßig am Spifall - setzen. Wir näherten uns vorsichtig der Insel; genau nach den Anweisungen von Coles in "Channel -Harbours and Anchorages". Es war schon beeindruck- end, wie genau er die Strömungen und alle Ansteuerungen beschrieben hat. Die Fotos im Buch

hätten wir als Doubletten herstellen können. Bei der Einfahrt in die Bucht des Hafens mußten wir mehr als 20° vorhalten. So stark sind dort die Gezeitenströme.....

... Da der Hafen voll war, lagen wir sehr weit draußen, und die Vorstellung zum Land zu paddeln war nicht sehr verlockend (auch wenn Peter und Silko es ausprobierten). Aber es gibt dort das Wassertaxi. Man kann es über Funk rufen ("Just call channel 10"), und sich an Land bringen lassen. Zu jeder vollen Stunde geht das Taxi zum Boot zurück.....

... Unser nächstes Ziel war Jersey. Auf diesem Schlag haben wir dann zum ersten und einzigen Mal Bekanntschaft mit den hier so häufigen, und von uns gefürchteten, Overfalls gemacht. Durch die Tidenströme, wahrscheinlich in Zusammenhang mit Unterwasserfelsen, entstehen lokale Wasserwirbel, die erhebliche Kraft und Ausmaße haben können. Glücklicherweise trafen wir nur auf ein Wirbelchen, aber das Wasser sah aus, als ob es über eine ca. 1 m hohe Stufe brodelte.....

...Wir legten daher, wider besseren Wissens, ab als im Solent noch Oststrom setzte. Das Resultat war ein Erlebnis. Wir kreuzten gegen den Strom mit ca. 5 kn Fahrt durchs Wasser und machten die "rasende" Fahrt von < 1 kn über Grund! Erst als nach etwa 90 min. der Strom kenterte sind wir flott nach Lymington gesegelt.....

- Im Jahr 1995 gab es nur einen Beitrag. **Regina Schädler** schreibt über Erlebnisse zwischen Irland und den Scillies, wo sie dem Verein in Gestalt von Rainer Nies und seiner Crew begegneten..

Die wunderbare Reise im kardanischen Käfig

...Am Wind bei ca.- 4. Bft fuhren wir erst einmal nach Westen, um einen Blick auf die berühmten Blasket-Islands zu werfen. Dort lebten noch bis zum Beginn dieses Jahrhunderts ca. 100 Menschen. Sie führten ein sehr hartes und karges Leben und hielten nur mit Ruderbooten Kontakt zum Festland. Am Osthang (Lee!) der Hauptinsel kann man noch immer die Häuser dieser Menschen sehen. Das ist ein phantastischer Anblick, man fühlt sich, als ob die Zeit stehengeblieben wäre. Die Rückfahrt zwischen den Inseln hindurch wurde zu einem kleinen Abenteuer, denn wir erlebten die ersten Overfalls dieser Reise. Wind und Strom standen gegeneinander und brachten die "JOHANNE" zum Tanzen. Ihre starke, zuverlässige Maschine brachte uns aber schnell (wenn auch naß), aus dem Kabbelwasser....

... Kurz vor der Einfahrt in die Bucht hatten wir ein unvergeßliches Erlebnis: An Land fing es an zu regnen und die Nachmittagssonne ließ einen Regenbogen entstehen, der ein perfektes Tor über der Einfahrt bildete. Durch dieses Regenbogentor fuhren wir durch, wobei wir allerdings ziemlich naß wurden das Erlebnis war es allemal wert

...Draußen war wenig Wind und die Windsteueranlage ließ sich nach und nach überzeugen, bei Sonnenschein (!) auf Vorwindkurs 155° zu steuern. Plötzlich sahen wir eine Menge Möwen und das Wasser um uns herum glitzerte wie Kristall. Bei näherem Hinsehen fuhren wir durch einen Riesenschwarm von Minifischchen (3- 5 cm lang), das Wasser schien zu kochen. Ein außergewöhnlicher Anblick.....

... Nach dem Abendessen gab es einen spektakulären Sonnenuntergang und dann tauchten nach und nach die Sterne auf. Damit nicht genug, es kam noch besser: wir hatten Meeresleuchten. Draußen und auch im Schiff (die "JOHANNE" segelt naß). Oberall im Cockpit blitzte und funkelte es. Es war wunderschön.....

... In der Nacht wehte und gewitterte es. Morgens tauchte die Frage auf, ob die "JOHANNE" denn ein "kardanischer Käfig" sei. Nach kurzem Nachdenken war die Frage nur mit einem entschiedenem "Ja" zu beantworten! (Nebenbei ist sie als Stahlschiff auch noch ein guter Faraday'scher Käfig.)...

... Durch den Tidenstrom hatte sich die "JOHANNE" mehrmals um 180° gedreht. Dabei hatte sich meterlanger Seetang zusammen mit großen Steinen um den Anker gewickelt, was ihn tonnenschwer werden ließ. Mit viel Kraft (die "JOHANNE" hat keine elektrische Ankerwinde!) und Tricks (Brotmesser am Bootshaken) kamen wir gegen 05:30 Uhr frei.....

- 1996 gab es 2 Fahrtenberichte. Rainer Nies beschreibt ein unglaubliches Erlebnis mitten auf dem Atlantik:

Der kleine Wunsch des großen Kapitäns

[Etwas nähert sich der Segelyacht....]

...Nein, es war wirklich etwas Neues: ein richtiges, großes, ganz normales Schiff. Das erste überhaupt seit den Kanaren. Es war noch ein paar Seemeilen entfernt in Richtung achterlicher als Backbord querab, aber offensichtlich näher kommend, vielleicht sogar auf Kollisionskurs. Das war interessant genug, um vollends den Niedergang hinaufzusteigen. Tatsächlich zeichnete sich nach einiger Zeit ab, daß das Schiff stetig näher kam und unsere Kurslinie nahe schneiden könnte....

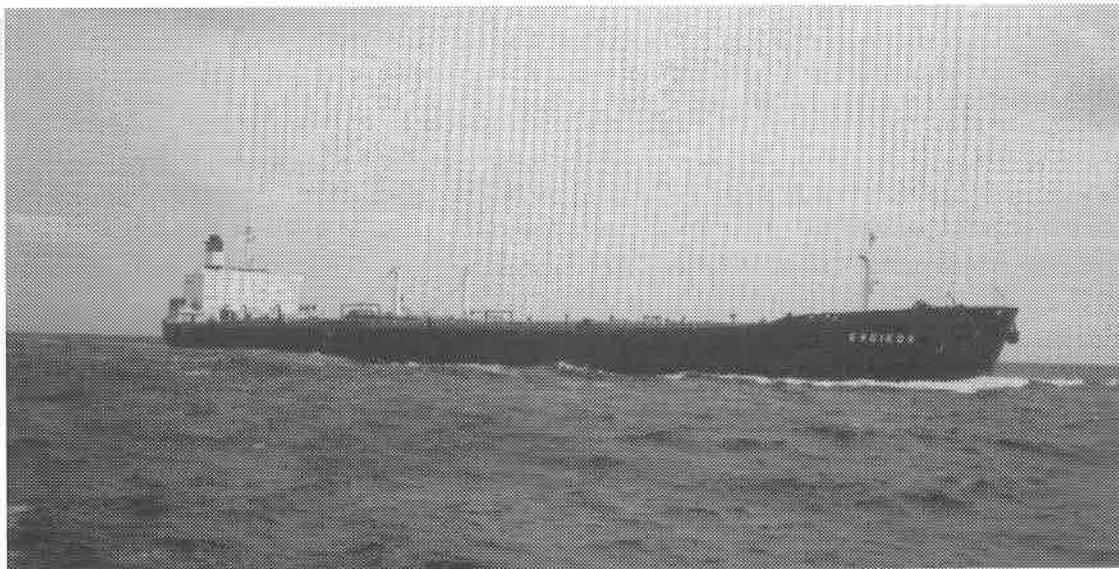
...Eine Weile später war klar: Es ist ein großer Öltanker, und er wird uns ziemlich nahekommen. Auf Kanal 16 wurde Funkkontakt mit dem "big ship port to sailing yacht ahead" aufgenommen.....

... Schließlich fragte der Skipper nach einem aktuellen Wetterbericht. Das sei kein Problem, kam es zurück, den nächsten topaktuellen aus Miami würden sie in etwa einer halben Stunde empfangen und uns dann übermitteln.

...desto sicherer wurde es: die Bugwelle war weg, der Tanker hatte aufgestoppt. Warum das? War das dessen Art, uns Vorfahrt zu gewähren, obwohl er ohne weiteres vor uns hätte durchgehen können?

... "captain is speaking once again" krachte es von unten aus dem überlaut gestellten UKW-Funkgerät. "Sie könnten mir einen Gefallen tun", begann der Kapitän. "Wissen Sie, ich bin noch ziemlich neu auf diesem Schiff (!) und besitze überhaupt kein Bild vom Schiff in voller Fahrt. Ich fahre jetzt einen Kreis um Sie, so daß das Licht etwas besser ist für ein seitliches Foto, und komme dann von hinten auf. Wäre das möglich?" Welcher Fahrtensegler ist jemals auf See von einem 200 Meter langen Ungetüm um einen solchen "Gefallen" gebeten worden? Klar, daß wir dieses "Geschenk" mit Freude annahmen....

....Es sollte wohl eine ordentliche Bugwelle produziert werden. Was man nicht alles für ein Foto tut! Offensichtlich unterscheidet sich in dieser Beziehung der Großtankerkapitän durch nichts vom kleinen Fahrtenskipper....Bei uns waren nahezu alle verfügbaren Kameras gezückt, einschließlich Video-Kamera.....



.... verfolgten wir die Schiffsbewegung. Nachdem das Schiff einen Halbkreis gefahren hatte, war es gut eine Seemeile entfernt - eine eindrucksvolle Demonstration des Wendekreises der Großschiffahrt! Scheinbar langsam und etwas unheimlich - so wie der Hai allmählich seine Kreise um das Opfer immer enger zieht, bevor er zuschnappt - zog der Tanker seine Bahn um unsere Position herum. Richtig spannend wurde es mit der achterlichen Annäherung. Wenn wir nicht von der guten

Absicht dieses Schiffes überzeugt gewesen wären, hätte man an eine beabsichtigte Versenkung denken können. Exakt die Horrorvorstellung jedes Hochseeseglerns.....

... Die ganze Zeit über - seit dem ersten Kontakt mochte eine knappe Stunde vergangen sein - waren wir übrigens von unserem Kurs 273° nicht abgewichen. Es war der Tanker, der hier die Manövershow abzog....

....der Skipper hatte das Ruder ergriffen... Erst jetzt sahen wir zwei Menschen oben an der Reling stehen, die, als sie mit uns gleichauf waren, ganz unspektakulär eine durchsichtige Plastikflasche ins Wasser warfen. Die ausgediente Trinkwasserflasche taumelte schnell heckwärts die Bordwand entlang....

...Die vorweihnachtliche "Bescherung" ergab: eine dicke Schraube (zur Beschwerung), und vier Blatt zusammengerollte, ausführliche Wettervorhersage aus dem fernen Miami, garniert mit schönen Wetterfaxbildern. Bald schon meldete sich wieder der "EVOIKOS"-Funker und fragte an, ob wir sie denn hätten. Er übermittelte uns die Athener Adresse des Kapitäns, wohin- wir das Bild schicken sollten, und so ging diese schöne Abwechslung zu Ende.

- **Manfred Wucherpfeffig** und **Karin Brose** hatten sich dagegen auf die Spuren der Wikinger gesetzt und wollten mal sehen was noch übrig war von den alten Nodmännern und was die Nachfolger zu bieten haben

Auf Wikingerkurs

... Nach einem Tip von Freunden entschlossen wir uns für den Yachthafen Lange Linie in unmittelbarer Nähe der "Kleinen Meerjungfrau" und des Langelinie Kais. Wir bekamen sofort einen freien Mooringplatz zugewiesen. Nach einem erfrischenden "Anleger" - Ordnung muß sein und nach 12.00 Uhr war es auch schon - waren wir bereits eine knappe halbe Stunde später zu Fuß in der zweiten der "Drei Jahreszeiten Kopenhagen 96". Die Zeit von Mai bis August ist die Saison der Open-Air Veranstaltungen, Jazzfestivals, des Projekts Container-Art von 96 Hafenstädten....und hat trotz des modernen Rummels einer 2-Millionen-Metropole den gemütlich maritimen Charme einer alten Hansestadt....

... Bei unserem Spaziergang nach Skagens Odde, wo uns um das linke Bein die Nordsee und um das rechte die Ostsee spült, lesen wir nach, daß diese Landzunge jedes Jahr mehrere Meter nach Norden wächst. Diese ständige Ausdehnung ist auch Erklärung für die vielen Leuchttürme. Diese standen bei ihrer Errichtung gut plaziert an der Spitze, rückten jedoch nach und nach immer weiter ins Hinterland...

... Bereits bei der Entstehung des Städtchens [Saebj] in der - ja richtig, in der Wikingerzeit - diente die Mündung des Fließchens Saebj A als natürlicher Hafen. Hier herrscht gemütliches Treiben mit Fischkuttern, Segelbooten, Holzschiffwerft, Fischhandlung und -räucherei.

...Gegen 18.30 Uhr machen wir in Kerteminde fest. Hier auf Dänemarks Herzinsel Fünen zwischen Odense und Kerteminde liegt die Fundstelle des Ladby-Grabschiffes, das zur Beisetzung des Wikinger Häuptlings, seiner 11 Pferde und mehrerer Hunde etwa 100 m an den Strand geschleppt wurde.

- Im Jahr 1997 zog es die beiden - **Karin und Manfred** - dann in die entgegengesetzte Richtung sie segelten auf einem Katamaran durch die Karibik und hatten neben den Schönheiten des Landes auch besonders die Schönheiten des Bordlebens im Blick.

Don't worry, be happy...

....Auf dem von unserem Skipper Harald ausgerechneten Kurs von zunächst 245° führen wir hinaus in die Nacht. Vor uns lagen rd. 95 Seemeilen mit achtertlichem Ostwind zwischen 4 und 8 Beaufort. Bereits nach etwa einer Stunde flüsterte unser privater GPS, daß wir anfangen, aus der Kurslinie zu laufen. Harald ließ sich aber von dem *neumodischen elektronischen Kram* nicht beeindrucken, der Kurs blieb. Karin und ich hatten erst später Wache, also legten wir uns in die Koje. Inzwischen

stellte sich durch die regelmäßigen Standorteintragungen (auch vom GPS) heraus, daß unser Schiff lt. Logbuch *einen halbkreisförmigen Bogen fuhr*, was Harald mit dem Spruch : *Es muß doch möglich sein, diese kleine Scheiß-Wasserwüste zu überqueren...und einer Kurskorrektur quittierte....*

... doch irgendwann kamen Los Testigos in Sicht und gegen 12.30 Uhr lagen wir mit Buganker vor Isla Iguana, um bei der Guardia de la Costa einzuklarieren. Mangels venezolanischer Flagge, die war in Grenada nicht zu bekommen, hatten wir das gelbe "Q", unter der Steuerbordsaling. Trotz Befürchtung war das aber kein Problem. Die Dthingi-Überfahrt von Florian, Harald und Martin begann beim Anlanden mit einem Chaos, nämlich Martin im Wasser und Wasser im Dinghi. Die Folge war ein nicht zu übersehender See unter Martins Stuhl bei der Coast Guard und nasse Papiere! Wir hatten Harald vorher extra noch auf die im Hafenhandbuch zitierte ordentliche Kleidung hingewiesen, was er bei der feuchten Rückkehr und Blick auf die zuvor weißen Jeans mit: *Und wie seh ich jetzt aus?* und: *Bloß hoch das Dinghi und nie wieder runter..!* quittierte.....

...[Das Schiff] bescherte uns kleine Überraschungen in Form gerissener Keilriemen, mal des Kühlschrankgenerators, mal der Wasserpumpe, piepender Öldruckanzeige u.ä.. Wohlweislich hatte uns der Vercharterer mit einem mittleren Sortiment an Keilriemen ausgestattet, so daß wir diese fast routinemäßig ersetzen konnten...

...Sandy Island in der Bucht vor Hillsborough auf Carriacou im Bereich der südlichen Grenadinen erreichen wir als nächstes und liegen schließlich auf N 12° 32,6' und W 61° 23,7' nordöstlich vor Petit St. Vincent vor wohl einer der kleinsten Karibik-Inseln, Mopion, vor Anker. Von der 1. Reihe, das ist einer der Vorteile des geringen Tiefgangs eines Kats genossen wir den Neid-Postkarten Anblick von ca. 50 m weißem Sand (Im Durchmesser!), und dem auffälligsten Bauwerk, einem mit Palmenwedeln gedeckten Sonnenschirm....

...Bei nostalgischer Musik sang Manfred später mit: *Wenn bei Capri der letzte Fischer im Meer versinkt..* während Christian mit einem Blick auf den vollen Tisch meinte : *Über Reste reden wir erst, wenn das Essen vorbei ist.* Gegen Mittag wurden Segel gesetzt, und wir nahmen Kurs auf die Tobago Cays. In der Einfahrt zum sehr treffend benannten Horseshoe Reef rief Harald vom Ruder aus in den Salon: *Nimm doch mal den Safran von der Karte, ich seh' nichts !*

- Ebenfalls aus der Saison 1997 stammt der Reisebericht von **Frank Lüneberg**. Er fuhr auf eigenem Kiel nach Dänemark wo er Landschaft und Tierwelt beobachtete

Reisebericht der SY FRANJA

.... Aber denkst! Batterie 1 leer, Batterie 2 leer. Warum? Und was nun? Ein uns bekannter Liegeplatznachbar bietet uns eine Starterbatterie an. Nur ein Starthilfekabel ist nicht vorhanden. Die Crew trennt sich. Ralf geht auf Fehlersuche während Mario und ich versuchen ein Starthilfekabel und eventuell eine neue Batterie zu besorgen. Mit dem Kabel in der Hand kommen wir zu unserer FRANJA zurück und staunen nicht schlecht. Der Volvo MD11C tuckert gemächlich vor sich hin. Ralf gebührt ein großes Lob.....

..... Dann gehts weiter nach Helsingør. Scheinbar haben sich hier die gesamten dänischen Segler versammelt. Ach ja, letzter Tag der "Seeland-Rund" Regatta! Ein bißchen Trubel muß auch mal sein. Wir legen einen Hafentag ein, besichtigen die Kronenburg und das Schifffahrtsmuseum mit seinen unzähligen Modellen....

....Wir verlassen am 10. 07. Lynaa in Richtung Nykøbing, um unseren groben Reiseplan einzuhalten. Aber irgendwie verspüren wir keine Lust auf Hafen, so daß wir in der Nähe auf 55° 53,9' N, 11°43,5' E ankern. Das erweist sich als die richtige Entscheidung. An diesem Abend erleben wir wieder einen dieser herrlichen Sonnenuntergänge, von denen die anderen Dänemarksegler bestimmt auch berichten können. Gemütlich genießen wir bis 01.00 Uhr nachts die "Sundowner" und verhohlen uns dann in die Koje....

....Allerdings starten Thomas und ich schon am 14.07. Richtung Anholt. Der Wind ist so schwach, daß wir von den knapp 60 sm ca. 40 sm motoren Auf der Höhe von Hesselö taucht direkt vor dem Bug ein Seehund auf, der genauso verdattert schaut wie ich. Wieder eine neue Erfahrung: Es gibt

also auch Seehunde in der Ostsee. Ca. 5 sm vor Anholt schaffe ich es, Schweinswale zu filmen. Endlich ist es mir einmal gelungen diese scheuen Tiere mit der Kamera aufzunehmen.....

Segeln in Kenia

- Auch **Gunther Schramm** ein ehemaliges Vereinsmitglied, berufsbedingt in Kenia, kann vom Segeln nicht lassen. Das ist kein Fahrtenbericht sondern Teil eines Briefes

...Anfang Januar waren wir 10 Tage auf Lamu, einer kleinen Insel im Indischen Ozean. Das war sehr schön, ganz besonders gut hat mir natürlich nach langer Abstinenz das Wasser, Briesse und Strand gefallen! Wir sind oft mit solchen arabischen Dhous gesegelt, die dort ganz praktisch Taxi- und andere Transportdienste erledigen. Da mußte ich doch gleich an die alten Lotsenkutter denken, die unsere Altvorderen zu ihrer Arbeit befördert haben... So eine Dhou segelt sich schön, ist total einfach getakelt und leicht zu handeln. Bei viel Wind auch gar nicht so langsam, obwohl es natürlich schwerfällige Rümpfe sind. Und unsere alten selbstgenähten Sturmsegel wirken wie High-Tech Segel gegenüber den alten Plünnen, die da von den Arabern verwendet werden. Aber es geht wunderbar und Hauptsache ist, daß ich mal wieder was segelbares unter dem Hintern hatte....

Segeln in Norwegen

- Eines unserer Vereinsmitglieder, der ehemalige 1. Vorsitzende **Klaus-Peter Banze** lebt jetzt in Norwegen. Hier ein Bericht wie es dazu kam und wie es sich dort so lebt/segelt. Über die Regatta-Szene berichtet er im nächsten Heft

So treiben wir Segelsport (I)

Nun sind es fast genau 14 Jahre, daß wir Berlin in Richtung Norden verlassen haben, genauer gesagt nach Norwegen. In Åsgårdstrand am Oslofjord fanden Marie-Therese und ich ein neues Zuhause. Im ersten Jahr, 1985, waren wir noch ohne Boot, aber wir starteten die Suche sofort, und im Frühjahr 1986 waren wir dann stolze Besitzer von "Xtase", einer X-79

Wir segelten aktiv mit bei den "Tirsdays-seilaser", was hier bedeutet, daß man jeden Dienstag um 18:00 zur Klubregatta startet, natürlich nicht in den Ferien. Es ist hier üblich solche Wettfahrtsereien am Dienstag oder am Mittwoch für Fahrten- und Kielbootsegler durchzuführen. Jollensegler haben ihr Training normalerweise an zwei anderen Wochentagen.

An einigen Wochenenden hat die Fahrtenseglergruppe gemeinsame Törns geplant, an denen wir natürlich auch teilnahmen, um mit den anderen Seglern mehr Kontakt zu bekommen und um das Revier kennen zu lernen. Die schönsten Wochenendreisen waren zu Pfingsten nach Koster in Schweden und im Frühherbst nach Svenner, einem Steinhafen südlich von Larvik mit einem großen Leuchtturm.

Mit der Navigation ist es viel einfacher hier, wenn man es versteht. Für uns waren die Erfahrungen aus der Dänischen Inselwelt ein Problem. Diese langen flachen Sände gibt es hier nicht. In der Regel ist es tief oder man "fand einen Felsen". Die Fahrwasser sind für die Berufsschiffahrt gut gekennzeichnet, was hier bedeutet auch für Küstenfischerei mit nicht so großen Booten.

Regeln wie "Weit weg von Land ist sicher" oder "Die Durchfahrt ist in der Mitte am tiefsten" gelten hier nicht immer. Oft muß man ganz dicht am Felsen (1-3 Meter) vorbei segeln, obwohl die Öffnung 50-100 Meter breit ist. Das Gefährliche sind eigentlich die "Svalpeskjær", das sind Felsen die dicht unter der Wasseroberfläche liegen. Sie sind in den Seekarten mit einem Kreuz, das in jedem Quadranten einen Punkt hat deutlich gekennzeichnet. Man lernt mit der Zeit solche Stellen in der Dünung zu sehen. Nur bei viel Wind kann es schwierig sein, weil die Ursache der Schaumkronen nicht mehr klar ist.

Vor dem Badestrand südlich vom Hafen in Åsgårdstrand gibt es eine solche Stelle. Während einer Dienstagsregatta war ich mit einem anderen Boot im Luvkampf, und wir beide vergaßen alles andere. Mein Gegner war zwei Bootslängen vor mir und fand diese Schäre, ich konnte wenden und wei-

tersegeln. Die anderen mußten ins Wasser (Stehhöhe) und das Boot, das keinen Schaden genommen hatte, freischieben.

Gezeiten machen sich hier wenig bemerkbar, bei uns ist der Unterschied ca. 25 cm. Aber die Windrichtung, Nordwind bläst das Wasser aus dem Fjord hinaus, Südwind hinein, und das Schmelzwasser im Frühjahr, das ja zum Meer will, können den Wasserstand in extremen Fällen mehr als zwei Meter ändern. Wir haben das Extrem bisher nur einmal am 16. Oktober 1987 erlebt.



Südost-Sturm 1987

Die Regatten für die meisten Kielboote werden hier nach dem LYS-System gesegelt. Das ist ähnlich Yardstick (siehe: www.esys.de). In der ersten Saison, die wir dienstags segelten, hatten wir das Gefühl, daß die Norweger uns mit unserem Racer X-79 testeten. Jeden Dienstag war es ein anderes Boot, das sich mit uns anlegte, was ja im Prinzip dumm ist in einer Zeitwertung. Bei diesen Regatten haben wir zwei verschiedene Startformen: 1.) den gemeinsamen Start, wie er allgemein üblich ist mit Zeitmessung im Ziel und entsprechender Korrektur; 2.) die Korrektur wird vorher berechnet und man startet abhängig vom Rennwert, so daß alle theoretisch gleichzeitig ins Ziel kommen müßten.

Wir haben uns hin und wieder erlaubt auch ein wenig Silber in Form von Gläsern in Bezirksregatten abzuräumen.

Das Vereinsleben ist hier im Åsgårdstrand Seilforening anders als in der VdHSSB in Berlin. Die beiden Vereine sind auch in der Mitgliederstruktur sehr verschieden. Die VdHSSB, ein nicht sehr alter Verein, der sich durch eine relativ hohe Anzahl von neuen Mitgliedern in jedem Jahr, und mit größerer Fluktuation, erneuert sich mit der Zeit. Dadurch erhält er eine jugendliche Frische und "verkalkt" nicht, wie es einige andere tun. Auch wenn der amtierende Vorsitzende einen neuen Rekord mit seiner Amtszeit hält. Die meisten Mitglieder der VdHSSB haben eine akademische Ausbildung und sind daher wohl etwas aufgeschlossener gegenüber Neuerungen und Änderungen.

Åsgårdstrand Seilforening besteht aus ca. 200 sehr verschiedenen Mitgliedern, im Alter (von 8 bis 80), die in etwa die Bevölkerung hier widerspiegeln. Da muß man schon 'mal hier und da etwas

Rücksicht nehmen, was mir persönlich nicht leicht fällt, wenn man die Sache etwas anders ohne Rücksicht besser machen könnte.

Doch vielleicht sollte ich zuerst einmal meine Rolle hier beschreiben:

Ich verließ im Juni 1985 Berlin mit dem Zug in Richtung Norwegen. Der Job war klar, und alles andere wird sich ergeben, was es eigentlich auch tat. Die erste Wohnung wurde gefunden, und welch ein Glück, ein Wassergrundstück 2 Minuten zu Fuß vom Segelverein. Mit einem kurzen Telefongespräch ohne Formulare auszufüllen wurde ich Mitglied im Åsgårdstrand Seilforening. So begann die Suche nach einem gebrauchten Boot. Der Traum war 10 Meter lang, aber das Resultat im Frühjahr 1986 "leider" nur 7,90 m. Aber "Xtase" hat Marie-Therese und mir viel Freude gemacht. Sie ist schnell, leicht zu handhaben, und wir haben in den Jahren einigen gezeigt was Sache ist. Das ist ein besonders großes Vergnügen, wenn die anderen Boote größer sind. Hier kamen uns wohl die Segelerfahrungen von der überfüllten Havel zu gute.

Eines Tages wurde ich dann von dem derzeitigen Vorsitzenden Jørgen gefragt, ob ich nicht Leiter des neuen EDV-Komitees werden könnte. Die Antwort von mir war ja, und so begann alles. Åsgårdstrand Seilforening kaufte einen gebrauchten PC (8086, 1Mb, 10Mb HD, Nadeldrucker und Regatta-plus Mitgliederprogramm). Ich habe alle Mitglieder eingegeben und die Handarbeit bei den Regatten auf EDV umgestellt, mit allen Tücken, die sowas in sich birgt.

Eines Tages fragte ich dann unseren erfahrensten Schiedsrichter, ob es möglich sei, als Zuschauer in einer Protestverhandlung dabei zu sein, um etwas Erfahrung mit dieser Seite des Wettsegelns zu bekommen. Wir redeten etwas über Segeln, und so sagte er, daß ich als "erfahrener" Segler Mitglied im Protestkomitee sein kann. Ich war dabei, aber ganz still und habe nur zugehört. Etwas später war ich dann überraschend zum Bezirksschiedsrichterkurs angemeldet. Heute besitze ich die höchste norwegische Lizenz als Schiedsrichter und auch als Wettfahrtleiter und bin Vermesser für LYS, was ungefähr Yardstick entspricht. Karriere machen im Verein ist ziemlich einfach.

Seit einigen Jahren bin ich 2. Vorsitzender im Verein und damit verantwortlich für alle Regatten, die wir durchführen, d. h. 50 000.- bis 100 000.- Nkr. Umsatz in der Saison. Der Überschuß von den Regatten sind für uns ungefähr 1/3 der Einnahmen in die Vereinskasse.

Doch zurück zum Verein. Unsere Hauptaufgabe ist es, Anfänger auszubilden in Optimist und später Laser oder Europe bzw. Snipe. Für Erwachsenenausbildung sehen einige kein Bedarf, aber ich hoffe, daß wir das auch noch machen können. Die Eltern der neuen Optimistsegler versuchen wir dann für Funktionärsaufgaben zu begeistern (shanghaien), denn während einer Regatta brauchen wir ca. 30 Personen, die das Wochenende opfern, was für einen Verein unserer Größe etwas schwierig ist, wenn man mehr als 5 – 6 Regatten in der Saison hat.

Wir haben hier ein ausgezeichnetes Segelrevier, wo wir bei fast allen Wetterlagen Regatten fair durchführen können (siehe: <http://home.c2i.net/aseilfor/> und wähle Banekart). Wir bekommen viele Anfragen von Klassenvereinigungen um größere Regatten zu veranstalten. In den letzten Jahren haben wir internationale und nationale Meisterschaften in Laser, Snipe, Princess, IOD, 11metreOneDesign, Soling und H-Boot neben unseren 1 – 2 lokalen Regatten durchgeführt. Außerdem eine WM in der Mini-Ton Klasse in Zusammenarbeit mit KNS (Kongelig Norsk Seilforening), "dem" Klub in Norwegen. KNS – Mitglieder dürfen eine besondere Nationalflagge fahren. Sie läuft in drei Spitzen aus und trägt das Symbol des Königs.

In diesem Jahr sollte es etwas ruhiger werden, aber trotzdem haben wir 5 Regatten. Nur eine Norwegische Meisterschaft in der Klasse Princess und eine offene Skandinavische Meisterschaft im 49^{er} neben Rankingregatta für Europe und 2 kleinere Veranstaltungen. Für das Jahr 2000 liegen heute schon zwei Norwegische Meisterschaften (Yngling und 2,4mR) und eine Europameisterschaft (Snipe) fest. Also Berliner, beschafft euch 'ne Snipe oder einen Yngling bzw. 2,4mR und macht mit. Eine kleine Bemerkung zur Snipe, die sicher in Deutschland unbekannt ist. Das Boot ist dem Piraten sehr ähnlich, aber etwas größer. Hier wird es meistens von Ehepaaren oder von Vater/Mutter und einem Jugendlichen gesegelt (Info: <http://www.snipe.org>).



Preisrätsel

Olaf Jäger

Hier können alle Mitglieder noch einmal ihre BR-Scheinkenntnisse herauskramen und die Aufgabe auf der D30 Ü, der kleinen Karte 346 aus dem BR/SpoBoSee-Buch oder mit Hilfe der abgedruckten Karte lösen. Für diese - zugegebenermaßen nicht soooo schwere - Aufgabe könnt Ihr ein paar Buchgutscheine von der Bootschafft gewinnen. Die drei Preise (40,- 30,- 20,- DM) werden unter den hoffentlich zahlreichen richtigen Lösungen ausgelost. Der Vorstand und die Angehörigen!!! sind von der Teilnahme ausgeschlossen. Die Lösung gibt es in der nächsten Wurzel. Versprochen! Die Preise werden auf dem Sommerfest übergeben (s. Extra-Beilage).

Lösungen bitte schriftlich an: Regina Schädler, Birkbuschstr. 47, 12167 Berlin

Einsendeschluß ist der 15. September

Mit unserer 13 m langen Ketsch SY "WELPIS" segeln wir an einem Frühsommerabend 1999 gegen 21:00 Uhr mit leichtem Wind aus SW und 6 kn Fahrt (Logge) gemächlich vor uns hin. Wir kommen aus Bagenkop (DK) und befinden uns unmittelbar am Eingang zum Fehmarnsund.

Nach Kompaß (MgK) steuern wir 155° . Unsere letzte Positionsbestimmung haben wir vor einer Stunde vorgenommen und folgenden Ort (O_b) festgestellt:

O_b 20:00 Uhr φ : $54^\circ 33,6' N$
 λ : $010^\circ 51,0' E$

Aufgrund veränderter magnetischer Verhältnisse wegen der bevorstehenden Sonnenfinsternis liegt vorübergehend eine Mißweisung von $2^\circ W$ vor.

a) Welcher Koppelort liegt vor uns und welches Seezeichen müßten wir an Backbord in unmittelbarer Nähe sehen?

Unglücklicherweise ist das Seezeichen nicht da, wo wir es erwartet haben, sondern auf der anderen Seite an Steuerbord. Wegen der Untiefen vor Fehmarn nehmen wir eine genaue Positionsbestimmung vor. Leuchtturm Flügge peilt in $131^\circ MgP$, der Turm Klaustorf in $161^\circ MgP$.

b) Welchen O_b haben wir und wie ist die Besteckversetzung ?

c) Welchen Stromvorhalt müßte man in folgenden Positionsberechnungen annehmen ?

Wir ändern unseren Kurs auf Süd, um den Untiefen auszuweichen. Nach einigen Seemeilen halten wir mit $115^\circ MgK$ weiter in den Fehmarnsund hinein; es geht auf 22:00 Uhr zu. Das Festland ist in der fortschreitenden Dämmerung nicht mehr klar zu erkennen. Es ist schon fast dunkel und wir sehen viele Lichter.

d) Wir bemerken, daß unser Schiff noch gar keine Beleuchtung trägt. Welche Lichter setzen wir?

Zur Orientierung wollen wir noch einmal unseren Standort bestimmen. Wir sehen, daß das Sektorenfeuer der Fehmarnsundbrücke gerade von weiß auf rot wechselt. Eine schnelle Peilung des Leuchtturms Flügge ergibt $344^\circ MgP$.

e) Wo im Fehmarnsund befinden wir uns ?

Au, das war knapp! Gerade noch einmal gut gegangen; wir haben das farbige Licht doch glatt für eine entfernte Ampel in Heiligenhafen gehalten.

f) Was haben wir gerade noch rechtzeitig gesehen ?

Vom Schrecken erholt und wieder auf altem Kurs sehen wir plötzlich backbord voraus bei ca. „11 Uhr“ folgende Lichter, deren Peilung sich nicht merklich ändert und immer näher zu kommen scheint:

w

gn

w

gn

g) Was sehen wir und wie verhalten wir uns ?

Uns wird das jetzt alles hier zu gefährlich, wir beschließen, über die Nacht in Orth festzumachen. Wir bergen die Segel und ändern unseren Kurs nach Backbord und wollen unter Motor auf das Seezeichen "Breiter Barg-Süd" zufahren.

h) Was machen wir mit unserer Beleuchtung ?

i) Um was für eine Tonne handelt es sich bei "Breiter Barg-Süd", wie erkennen wir sie und wie müssen wir sie umfahren?

j) Ausgehend davon, daß nach der Tonne "Breiter Barg-Süd" direkt auf die Hafeneinfahrt von Orth zugehalten werden kann, ist welcher Magnetkurs (MgK) zu steuern ? Es ist kein Strom zu berücksichtigen.

Das Wetter wird plötzlich schlechter, es ziehen Nebelschwaden auf, die Einfahrt von Orth nur noch schwer erkennbar machen. Wegen der Untiefen auf dem Weg nach Orth, wird uns das alles zu gefährlich. Wir beschließen zu ankern, da kein Radar und kein GPS an Bord bzw. nicht funktionsfähig [fast wie im richtigen Leben ;-)]. Der Anker greift sofort und wir schalten die Maschine ab. Der Nebel verdichtet sich und es wird naßkalt.

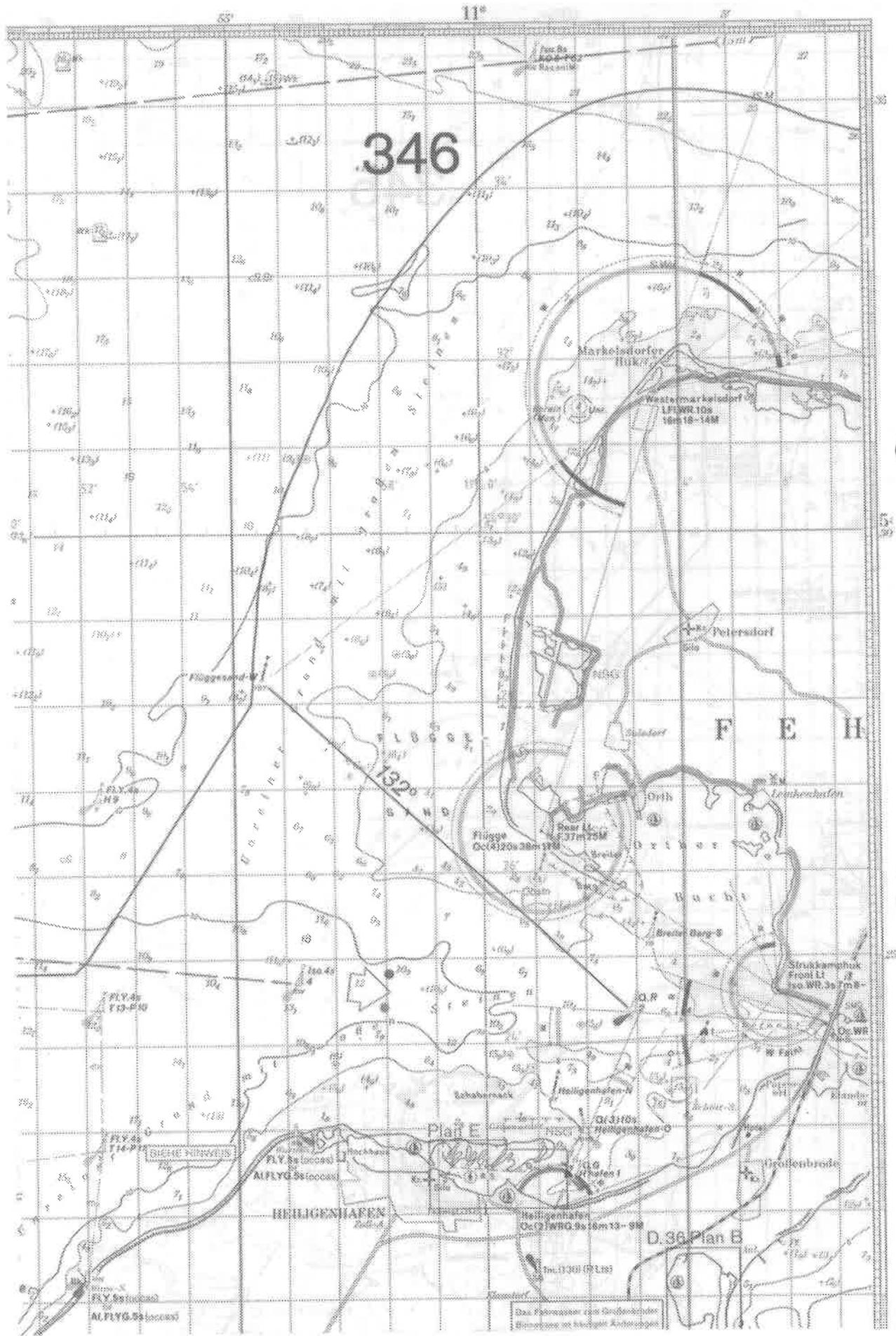
k) Eigentlich wollen wir jetzt einen warmen Grog nehmen, aber haben wir da nicht noch etwas vergessen ?

Die Nebelschwaden sind nach zwei Stunden durch und man kann wieder die Lichter von Orth erkennen. Wir sind auch völlig fertig von der Arbeit und lichten den Anker. Auf nach Orth, wo durch ein Wunder auch noch ein Platz am Hauptkai frei ist.

Wieder einmal ist ein schöner Segeltag zu ende gegangen. Wie immer ist viel passiert und wir haben aufregendes erlebt.

Ablenkungstabelle der SY "WELPIS":

Ablenkungstafel		Steuertafel		MgK	Abl	mwK	Abl
MgK	Abl	mwK	Abl				
000	-02	000	-02	180	+02	180	+02
010	+01	010	+01	190	+02	190	+02
020	+03	020	+03	200	+01	200	+01
030	+05	030	+05	210	-01	210	-01
040	+07	040	+06	220	-02	220	-02
050	+08	050	+07	230	-03	230	-03
060	+09	060	+09	240	-04	240	-04
070	+10	070	+09	250	-05	250	-06
080	+10	080	+10	260	-06	260	-07
090	+10	090	+10	270	-08	270	-09
100	+09	100	+10	280	-09	280	-10
110	+08	110	+09	290	-09	290	-10
120	+07	120	+08	300	-10	300	-10
130	+06	130	+07	310	-10	310	-09
140	+06	140	+06	320	-09	320	-08
150	+05	150	+05	330	-08	330	-07
160	+04	160	+05	340	-06	340	-05
170	+03	170	+03	350	-04	350	-03
				360	-02	360	-02



Unser Ausbildungsprogramm

Harald Schwitters

Führerscheine

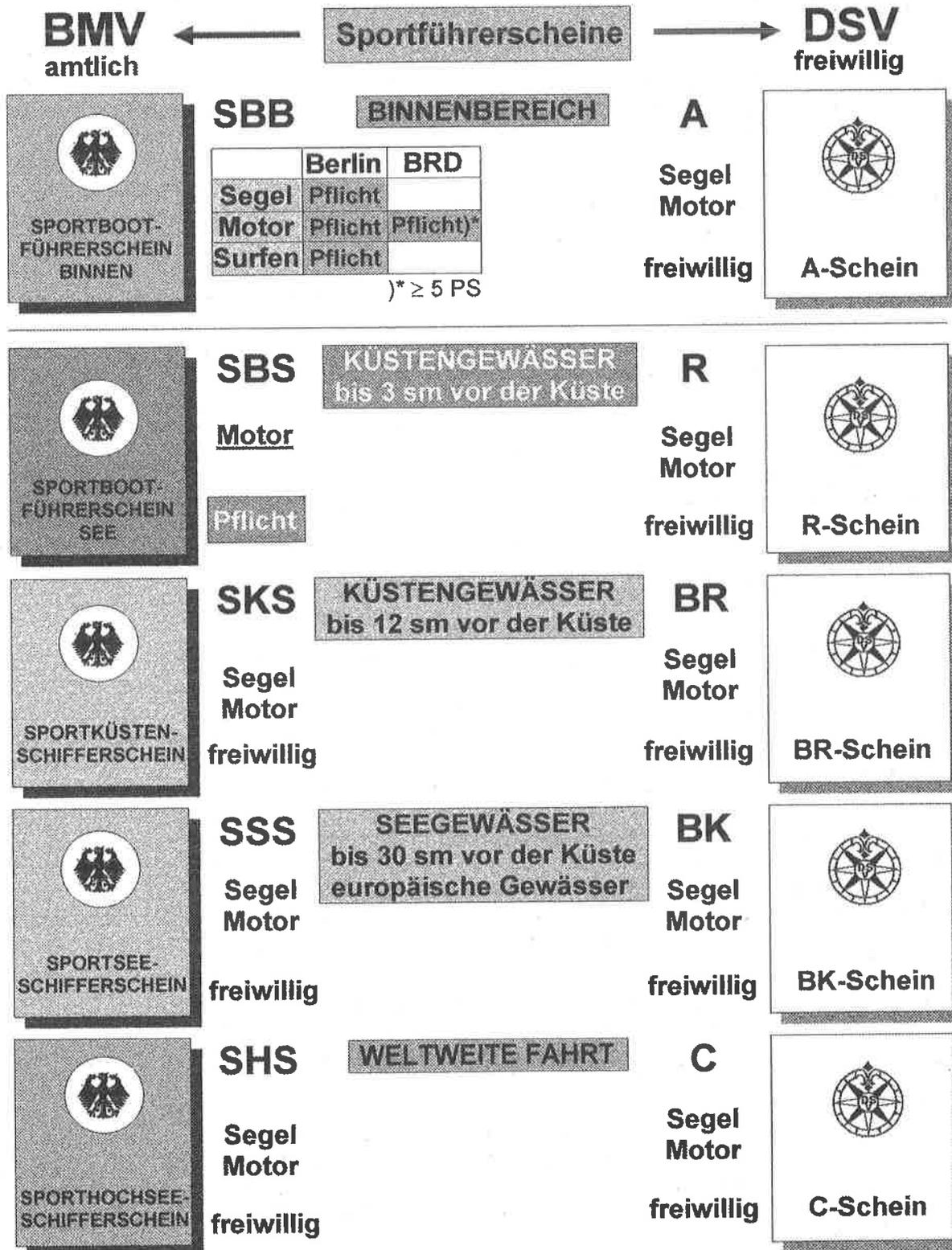
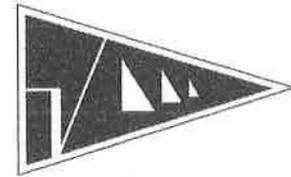
Wieder einmal hat sich in der deutschen Führerscheinlandschaft etwas bewegt: Zum Herbst dieses Jahres wird das staatliche Führerscheinsystem durch den Sportküstenschifferschein (SKS) ergänzt und abgerundet. Diese Maßnahme ist zu begrüßen, wenn man Führerscheine überhaupt für sinnvoll hält, denn der SKS schließt die erhebliche Lücke zwischen dem amtlichen Sportbootführerschein-See und dem Sportseeschiffer-Schein und fördert auch ein wenig unser Verständnis und unsere Erfahrung, daß Seebeine langsam wachsen sollten. In diesem Sinne werden wir den SKS künftig für den Sportseeschiffer-Schein (SSS) voraussetzen, auch wenn der Gesetzgeber das nicht verbindlich vorgeschrieben hat. Beschert hat uns den SKS der DMYV (Deutscher Motor Yacht Verband) mit seiner Initiative den, in den 60 Jahren, aufgegebenen BR-Schein wieder zu beleben. Diese Initiative wollte dem BMV (Bundesministerium für Verkehr) nicht schmecken und beauftragte den DSV und den DMYV, sich inhaltlich zu verständigen. Die anhaltende „Verständigung“ führte zum amtlichen SKS. Der wird, für die Segler, die Stelle des DSV-BR-Scheines einnehmen und diesen letzten DSV-Schein austrocknen.

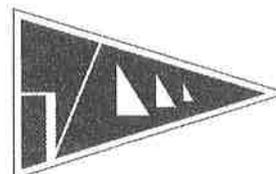
Damit sind die Führerscheinsysteme des DSV und des BMV zwar äußerlich gleich, unterscheiden sich aber inhaltlich und in der Prüfungsordnung. Aus diesem Grund dürfen die DSV-BK und C-Scheine auch nicht mehr in die amtlichen SSS und SHS umgeschrieben werden, es sei denn, man hat es geschafft die DSV-Scheine noch vor dem 1.1.1994 zu machen. Die abgelösten Sport-hoch- und Sportseeschiffer-Zeugnisse kann man ebenfalls umschreiben lassen, letzteres aber nur mit einer ergänzenden praktische Prüfung und der Vorlage des Sportbootführerschein-See. Welche Übergänge zwischen dem DSV-BR und dem SKS möglich sein werden ist bisher noch nicht klar, es zeichnet sich aber eine ähnliche Regelung ab, wie bei dem SSS und SHS. Stichtag ist der 1.9.1999. Wir werden in der kommenden "Theoriesaison" den BR durch den SKS ersetzen.

Bis auf den Sportbootführerschein-See sind alle Führerscheine vom Gesetzgeber her freiwillig. Dennoch muß man damit rechnen, daß im Schadensfall der Besitz eines Führerscheines für das entsprechende Seegebiet ausschlaggebend für die Bewertung durch das Seeamt und die Klärung der Haftung sein kann.

Im Rahmen der Navigation legen die staatlichen Scheine besonderen Wert auf die Elektronik, sprich GPS, Loran und Radar. Das wird auch beim SKS, mit dem GPS und der Wegpunktnavigation so sein. Dafür wurden die herkömmlichen, terrestrischen und astronomischen Ortungsverfahren abgespeckt. Gearbeitet wird allerdings mit deutschen und britischen Seekarten und nautischen Veröffentlichungen. Dies erschwert ein wenig die praktische Arbeit, fördert aber die zunehmende Internationalisierung der nautischen Literatur, die wohl irgendwann in einheitlichen, elektronischen Seekarten enden wird, die alle Informationen umfassen, die heute noch in verschiedenen nautischen Veröffentlichungen verteilt sind. Einen etwas überproportionalen Anteil nimmt die Gezeitenrechnung ein. Hier erschweren die unterschiedlichen Berechnungsmethoden der geforderten englischen Admiralty Tide Tables und der deutschen Gezeitentafeln die Arbeit, ohne weiterführende Erkenntnisse zu erzielen. Es wäre wünschenswert sich für eine der Tafeln zu entscheiden, auch im Hinblick auf die elektronischen Seekarten, in denen die Tiefenangaben an die Gezeitenbewegungen angepaßt werden dürfen.

Die theoretischen Prüfungen für die Navigation, Wetterkunde, Seemannschaft und Recht können bei den amtlichen SSS und SHS, wenn man will, in vier getrennten Teilen abgelegt werden. Dafür ist ein Zeitraum von 24 Monaten vorgesehen, sonst muß man wieder von vorne beginnen. Mit der Praxisprüfung hat man insgesamt 36 Monate zur Verfügung. Die theoretischen Prüfungen werden zentral organisiert und inhaltlich abgestimmt und führen überall zum gleichen Maßstab. Die praktischen Prüfungen umfassen navigatorische, seemannschaftliche und wetterkundliche Themen, mit zentraler Bedeutung für das Radar und das Sicherheitsmanöver. Wer das Radargerät nicht ausreichend bedienen und für die Ortung einsetzen kann oder das Sicherheitsmanöver nicht sicher beherrscht, kann die Prüfung nicht bestehen. Geprüft werden weitere Segelmanöver, An- und Ablegen unter Maschine, Einweisung in die Sicherheitsausrüstung usw..





Sportbootführerschein - See

THEORETISCHE PRÜFUNG

PRAKTISCHE PRÜFUNG

Sportküstenschifferschein - SKS

THEORETISCHE PRÜFUNG

300 sm im Seebereich

PRAKTISCHE PRÜFUNG

Sportseeschifferschein - SSS

THEORETISCHE PRÜFUNG

700 sm auf Yachten
im Seebereich

PRAKTISCHE PRÜFUNG

500 sm als Wachführer oder
stellvertretender Wachführer

THEORETISCHE PRÜFUNG

Rest der geforderten 1000 sm
als Wachführer oder stellver-
tretender Wachführer

PRAKTISCHE PRÜFUNG

Sporthochseeschifferschein - SHS

500 sm als Wachführer auf Yachten im Seebereich

THEORETISCHE PRÜFUNG

Rest der geforderten 1000 sm als Wachführer im Seebereich

Unsere Führerscheinkurse

Unter der Förderung des Seesegelns, wie sie unsere Satzung aufgibt, verstehen wir von Anfang an die Ausbildung unserer Mitglieder im Seesegeln. In diese Förderung beziehen wir, als gemeinnütziger Verein, auch die Mitglieder anderer DSV-Vereine und des DHH ein, um überflüssige Doppelmitgliedschaften zu vermeiden. Einen kleinen Unterschied gibt es dennoch. Während unsere Mitglieder nur einen Kursbeitrag leisten müssen und die Kurse dann unbegrenzt und kostenfrei wiederholen können, müssen die Mitglieder anderer Vereine auch für einen wiederholten Lehrgang ihren Beitrag leisten. In diesen Beiträgen sind Navigationsbestecke, Karten, Bücher, unsere Skripte und Übungsmaterialien nicht enthalten.

... in Theorie

Die Theoriekurse beginnen jährlich etwa Ende Oktober und laufen bis Mitte Februar des Folgejahres. Der Unterricht findet im Wechsel von Vorträgen und begleitenden Übungen statt, die durch häusliche Karten- und Übungsaufgaben, die wir zur Verfügung stellen, ergänzt werden. Für die Hausaufgaben und das Nachlernen sollte mindestens die gleiche Zeit einkalkuliert werden wie für den Unterricht. Der Unterricht beginnt regelmäßig um 18.00 Uhr und verteilt sich in folgender Weise auf die Kurszeiträume:

• Sportbootführerschein-See	8 Termine mit je 1 x 3 Zeitstunden pro Woche
• Sportküstenschiffer-Schein	6 Termine mit je 1 x 3 Zeitstunden pro Woche
• Beide zusammen im Kombikurs	14 Termine mit je 1 x 3 Zeitstunden pro Woche
• Sportseeschiffer-Schein	24 Termine mit je 2 x 3 Zeitstunden pro Woche
• Elektronische Navigation	5 Termine mit je 2 x 3 Zeitstunden pro Woche
• Sporthochseeschifferschein	24 Termine mit je 2 x 3 Zeitstunden pro Woche

Der Kurs für die elektronische Navigation findet in der Regel im Rahmen des SSS-Kurses statt und richtet sich an Inhaber alter Scheine, die ihre Kenntnisse anpassen wollen oder sich mit einem Sportseeschiffer-Zeugnis einer praktischen Prüfung stellen wollen, um den SSS zu machen.

... und Praxis

Die Praxisausbildung liegt im anschließendem Sommerhalbjahr und beginnt in Berlin mit dem Sportbootführerschein-See, im April/Mai, und setzt sich, zwischen Juni bis September, mit dem SKS, auf der Ostsee und dem SSS auf der Nordsee, fort. Die Seetörns dauern regelmäßig vierzehn Tage und schließen mit der entsprechenden Prüfung. Wir verwenden entsprechend der Ausbildung Schiffe zwischen 12 m und 14 m Länge. Für den SHS gibt es keine praktische Ausbildung und Prüfung mehr, wie dies beim DSV-C-Schein der Fall ist.

Für den SKS setzen wir ausreichende Segel- und Navigationskenntnisse voraus, die auf dem Seetörn weiterentwickelt werden. Eine seglerische Grundausbildung kann innerhalb der kurzen Zeit nicht geleistet werden. Segelkenntnisse sollen mit dem Sportbootführerschein-Binnen nachgewiesen werden oder durch entsprechende andere Scheine bzw. ausreichende Seerfahrung (Meilenbestätigung). Der „Binnenschein“ kann beim SV 03 erworben werden, mit dem wir in der Ausbildung zusammenarbeiten.

Eine entsprechende Regelung gilt für den SSS. Hier setzen wir den SKS oder den BR-Schein des DSV voraus. Der Sportbootführerschein-See reicht uns für den Seetörn nicht, auch wenn er die formalen Voraussetzungen erfüllt. Selbst die mit dem SBS verbundene, bescheidene Motorbootausbildung bietet keine ausreichende Basis für die erforderlichen Motormanöver. Andere Scheine oder ausreichende Seerfahrung (Meilenbestätigung) tun es auch.

Und die Ergänzungen ...

- **Wetterkurs** an der FU, der die meteorologischen Kenntnisse ergänzen und vertiefen soll.
- **Erste Hilfe Kurs** an Bord einschließlich praktische Erfahrungen zum Bergen Verletzter.
- **Sprechfunkurse** nach Bedarf zur Umstellung der bisherigen Befähigungsnachweise auf die Anforderungen des GMDSS.



Ehrenrat

Jörg Ewert	Berchtesgadener Str. 22 10825 Berlin ☎ 742 68 41
Jochen Jäckel	Levetzowstr. 6 10555 Berlin ☎ 39 10 00 65 eMail: Joachim.Jaeckel@jj-it.de
Werner Lass	Soldauer Allee 15 14055 Berlin ☎ 302 74 71
Karl-Peter Nielsen	Leydenallee 70 12167 Berlin ☎ 792 63 48
Joachim Saudhof	Schäferstr. 25a 14109 Berlin ☎ 805 32 43

Adressliste VdHSSB e.V.

1. Vorsitzender: Harald Schwitters
Motzstr. 52, 10777 Berlin
☎ 213 91 93

2. Vorsitzender: Reinhold Balzer
Renschweg 12, 12353 Berlin
☎ 604 28 62

Schriftführerin: Beate Lembke
Jagowstr. 21, 10555 Berlin
☎ 392 61 23

Ausbildungswart: Regina Schädler
Birkbuschstr. 47, 12167 Berlin
☎ 771 49 07
eMail: Regina.Schaedler@t-online.de

Kassenwart: Olaf Jäger
Kniephofstr. 62, 12157 Berlin
☎ 79 70 10 72
eMail: Ojaeger@snafu.de

Sportwart: Manfred Pries
Mackensenstr. 16, 10783 Berlin
☎ 262 16 80

EDV-Obfrau & Jugendwart: Kerstin Jäger
Weimarer Str. 12, 10625 Berlin
☎ 312 96 62

Bibliotheks-
obfrau: Mechthild Böttcher
Sentastr. 3, 12159 Berlin
☎ 859 15 95
eMail: vah-jager@t-online.de

Fahrtenobfrau: Waltraud Perne
Schloßstr. 12, 14059 Berlin
☎ 321 68 62

Umweltobmann: Lothar Loehrke
Tulpenstr. 1, 12203 Berlin
☎ 834 87 85
eMail: Lothar.Loehrke@bam.de

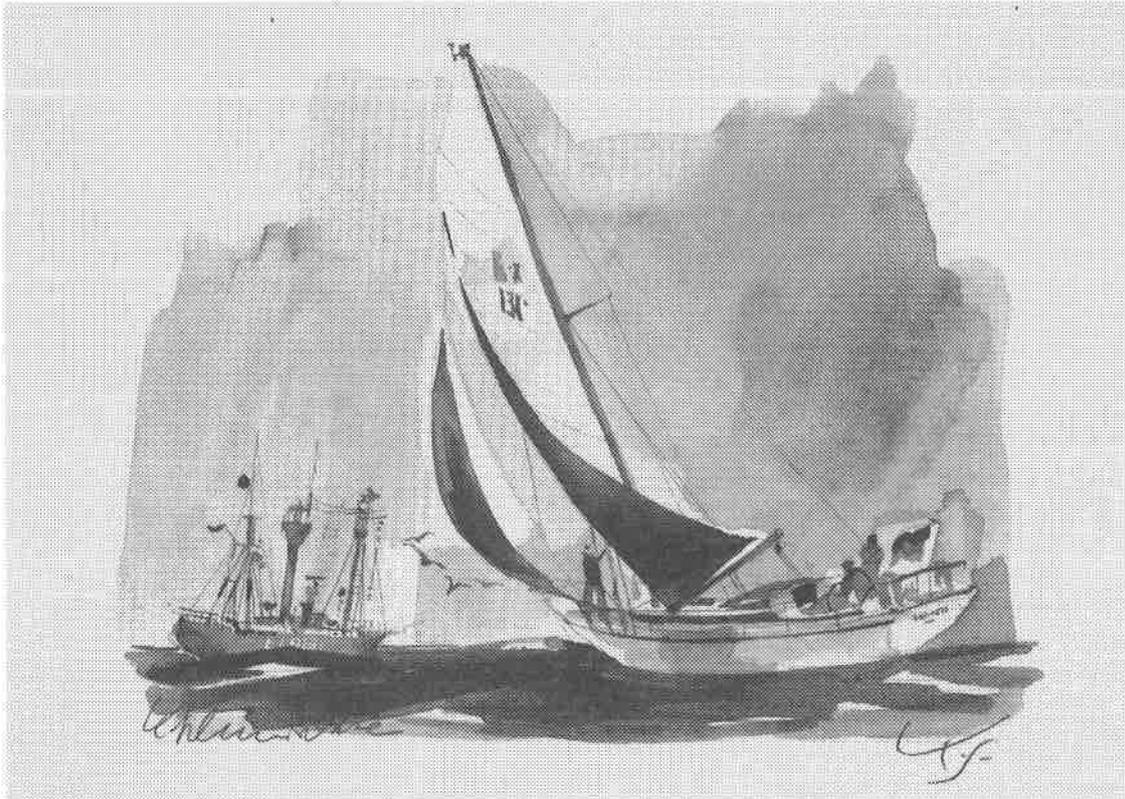
Homepage:

<http://home.t-online.de/home/regina.schaedler/>

V.i.S.d.P.: Beate Lembke, Jagowstr. 21, 10555 Berlin, ☎ 392 61 23

DEUTSCHE POST AG
ENTGELT BEZAHLT

12169 BERLIN 41



DER
DEUTSCHE SEGLER-VERBAND

SPRICHT DER

Vereinigung der Hochschulsegler Berlin

ZU IHREM

25JÄHRIGEN JUBILÄUM

SEINE GLÜCKWÜNSCHE AUS. MIT DEM DANK FÜR DIE BISHERIGE
ARBEIT IM SEGELSPORT VERBINDET ER DIE BESTEN WÜNSCHE
FÜR DIE ZUKUNFT

Hans-Joachim Hötz

PRÄSIDENT

Hamburg, Januar 1999