



SCU

Flaschenpost



Segel-Club Unterelbe von 1929 e.V.

Propellerwellen aus Werkstoff 1.4462

- und nicht aus sogenanntem „nichtrostenden“ Stahl.

Wir liefern Propellerwellen aus dem Werkstoff 1.4462. Seine guten mechanischen Eigenschaften und die hohe Korrosionsbeständigkeit machen den Werkstoff 1.4462 zur optimalen Lösung für Ihre Propellerwelle im Vergleich zu Propellerwellen aus sogenanntem „nichtrostenden“ Stahl.

Durch seine besonderen Eigenschaften ist der Werkstoff 1.4462 hervorragend geeignet für die Verwendung in der chemischen/petrochemischen Industrie, dem Einsatz im Meer-/Brockwasser und im Offshore-Bereich sowie in der Hydraulik.

Der Werkstoff 1.4462 vereint in sich eine hohe Betriebssicherheit und sehr lange Lebensdauer.

**Rohkolbenstangen · Spezialkolbenstangen
Zylinderrohre · Maschinenteile**

geschliffen · gehärtet · vernickelt · verchromt

Einzel- oder Serienfertigung, Fix- oder Herstellungslängen
Abnahmen durch Gerni, Lloyd, TÜV, Nörke Veritas etc.

einbaufertig - nach Zeichnung oder Muster

RSK Stahl- und Fertigteile
Produktions- und Vertriebs GmbH
Hosentkamp 1 · 25482 Appen

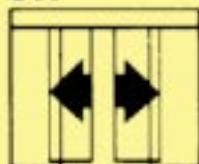


Tel.: 04101/54 52-0
Fax: 04101/51 20-87
www.rsk-stahl.de

Antriebstechnik für Dreh- u. Schiebetüren



TORMAX
AUTOMATIC



Tel. (0 40) ☉ 80 78 78-0 · Fax 80 78 78-11

Peiser Tür- und Torautomatik GmbH
Brandstücken 42 · 22549 Hamburg
www.peiser.com

Titelbild nach einem Aquarell von Ernst Pohlmann,
„Cul Blanc“ Segler - Mehr Info unter www.ernst-pohlmann.de



Vorwort/Termine	04
Protokoll März, April, Mai und Juni	05
Optiabteilung	10
SCU-Regatta 2007: Endergebniss	14
Woll'n wir nicht mal über Segeln reden?	16
Edinburgh-Regatta für echte Kerle und Wochenendtrip für zwei Frauen	25
Outsider – endlich zu Hause	27
5:2 – Alinghi gelingt die Titelverteidigung	28
SOLAS V	30
Geburtstage	31
SCU Ticker	32
Der SCU	34



Vorwort:

Liebe SCUer

Die Sommermonate Juni und Juli haben sich als solche noch nicht zu erkennen gegeben. Auch die Segler des HSH Blue-Race stellten fest: Segeln ist Wassersport, manchmal bis auf die Haut.

Doch wir geben die Hoffnung nicht auf.

Bis zum Wiedersehen nach der Sommerpause (13.9.2007) wünscht eine schöne Segelzeit

Eure Reinhild

Termine:

Nächste Clubversammlungen

- 13. September mit Film über den America's Cup
- 11. Oktober
- 8. November

Yachthafenfest

31.8. - 1.9. 2007
mit SCU Optipokal

SCU Grünkohlessen

Sonnabend, 10. November 2007



Protokolle:

Clubversammlung März 2007

Vorsitz: Olli Fude

Protokoll: Moni Kade

1. Olli war auf dem Informationsabend der HYG vor der Mitglieder-versammlung

- Ein neuer Hafenmeister, für Hr. Hadler kommt Hr. Malyska.
- Die Fäkalienanlage ist einsatzbereit und

kann zwei Schiffe gleichzeitig versorgen.

- Am Kran ist eine neue Webcam installiert worden, die zur Kontrolle der Gurte an den Schiffen eingesetzt wird, einschließlich einer Fotografie bis zur nächsten Kranung.
- Die Parkplätze in den Hallen sind zu schmal.
- Schläuche bitte nicht dauerhaft an den Hähnen lassen, sie verschmutzen zu sehr.
- Am 31.8.07 ist Yachthafenfest.
- Im Hafen liegen Boote von 53 Vereinen mit 1700 Plätzen á ca. 24 Quadratmeter
- Nächstes Jahr steht eine Preiserhöhung der Hafengebühren ins Haus, ob die



SAILMAKERS

Quality & Performance

HOOD Sailmakers Deutschland

Thomsen Segelmacherei

Fon +49(0)4101-555740 · Fax +49(0)4101-555973

Internet: www.hood-sails.com · Email: de@hood-sails.com

Süntelstraße 76b · D-25462 Rellingen b. Hamburg



Mehrwertsteuer dabei eine Rolle spielt, wird noch erörtert.

- Im Winter wurden 1440 Schiffe gekrant.
- Ein Wasserrohr wurde erneuert.
- Mit dem Baggern im Hafen hat man jetzt eine Tiefe von 3,20m erreicht.
- Einige Ausleger wurden neu beplankt, Stück für Stück werden sie fertig gestellt, 500 sind bereits fertig, auch 5 Schlenkel wurden bereits fertig gestellt.
- In Halle 1 wird das kaputte Dach in diesem Jahr repariert.
- Die Osteinfahrt könnte irgendwann einmal geschlossen werden müssen wegen der Verschlickung des Hafens.
- Das Mastenlager wird erweitert.
- Schiffe, die den Hafen zu schnell passieren, sollten gemeldet werden.

2 Edinburgh-Regatta

- Die Regatta wird gesegelt nach der Vorschrift für seegängige Schiffe (Solas Verordnung, siehe Text auf Seite 30). Für die Sicherheit von Menschenleben an Bord, entsprechend müssen die Schiffe ausgerüstet sein. Die Mindestsicherheitsausrüstung umfasst u.a. die Navigationsgeräte, aktuelle Seekarten, Kompass, Peilkompass, GPS-Empfänger, Radarreflektor, aktuelle Handbücher, Gezeitentafeln, Deviationstabellen.

3. Segelmagazin im Fernsehen

- ab März auf MTV

4. Termine

- 12.4. nächster Clubabend
- 8. Juni Grillen im Yachthafen
- 5.5 SCU-Regatta

Clubversammlung April 2007

Vorsitz: Reinhild Simonsen

Protokoll: Moni Kade

1. Planfeststellungsverfahren Elbvertiefung

- Das Planfeststellungsverfahren war öffentlich im Rathaus einzusehen, Ove war dort und berichtete.

2. Ärger zwischen DSV und Yacht:

- Die Mitteilung, der DSV unterstützt die Kennzeichnungspflicht der Schiffe ist eine Fehlinformation!

3. Törnplanung unter www.bsh.de

- Karten zum Ausleihen



Clubversammlung Mai 2007

Vorsitz: Reinhild Simonsen

Protokoll: Moni Kade

1. SCU Regatta

- Die Regatta war ein toller Erfolg (siehe Ergebnisliste). Dank allen Begleitschiffen. Ziel und Startschiff war wieder einmal Hannes Paulmann. Wencke Fude hat ein super „After-Regatta-Fest“ organisiert!

2. Behördentreffen bei der WSA

- Info im Juni von Olli auf der Versammlung.

3. Versammlung der HYG

- 15 000 Übernachtungen im Jahr 2006
- Druckwasserleitung führt ins Hauptsiel
- Gebühren und Beiträge sind unverändert

4. Opti Pokal auf der Alster:

- Lukas, Bente, Carlo, Felix, Sören und Jacob haben toll auf der Alster mit 76 Teilnehmer in B , gekämpft und erreichten folgende Platzierungen: 11. Jacob Clasen, 30. Felix Schneider, 39. Lukas Runtsch, 50. Sören Schilling, 68. Bente Clasen, 74. Carlo Grunwald.



TV Master's

**Athmer, HH-Blankenese,
Blankeneser Bahnhofstr.48
Tel. 0 40/86 08 85**



Clubversammlung Juni 2007

Vorsitz: Reinhild Simonsen

Protokoll: Moni Kade

1. Gruß an Ernesto

2. Grillfest

Das Grillfest am Freitag war ein toller Erfolg, durch Geburtstag und Edinburgh-Heimkehrer sehr gut besucht.

3. Olli war auf einem Infoabend bei der Waschpo

- Sportboote dürfen nun auf der Elbe auf beiden Seiten außerhalb des Fahrwassers in beide Richtungen fahren.
- Heruntergeklappte Containerbrücken dürfen nicht unterfahren werden, weil dort Arbeiten durchgeführt werden könnten (Unfallgefahr durch herunterfallende Gegenstände).
- Landung und Start der Flugzeuge im Finkenwerder Airbus Werk werden auf Kanal 74 bekannt gegeben. Die Wirbelschleppen sind für die Sportboote nicht zu unterschätzen!
- Im Hamburger Hafen sollen die Sportboote bitte ausweichen, auch wenn Vorfahrt besteht.
- Der Hamburger Hafen wird immer mehr

zu einer Eventfläche, daher bei Großveranstaltungen (z.B. Queen Mary) auf polizeiliche Anweisungen achten. Die Sportschiffe dürfen dann nur in einer Richtung mitfahren!

- Es gab 2006 192 Unfälle im Hafen und auf der Elbe, davon waren 45 Sportbootunfälle, jedoch keine Verletzten. Von 4500 Kontrollen der Waschpo wurden nur 300 Sportboote kontrolliert, von denen wiederum 100 anlassbezogen waren (80% missachtete Verkehrsregeln).
- Rettungswesten werden auch auf der Elbe empfohlen! Ausrüstungspflicht wird noch diskutiert.

4. Planfeststellungsverfahren Elbvertiefung

Im Juli folgt ein Bericht zum Planfeststellungsverfahren

5. Opti WE/Laser

Uli berichtet vom Opti WE, welches mit 18 Kindern (6 vom ASC) sehr gut besucht war. Er beklagte dabei noch einmal die Jet-Ski im Yachthafen und die damit verbundenen Probleme der Kinder auf der Slipbahn und auf der Elbe. Uli stellt den Antrag an den Vorstand, die HYG zu kontaktieren, um diese



Sportgeräte im Hafen verbieten zu lassen, zumindest für das kommende Jahr. Da einige dieser Fahrer wohl Jahreskarten für die Slipbahn besitzen.

Uli berichtet außerdem, dass sich jetzt ein Laser im Clubeigentum befindet. Ein Kanadier hat diesen gespendet, weil er keinen Gebrauch mehr dafür hatte und der Jugendabteilung einen Dienst erweisen wollte. Danke auch an dieser Stelle noch einmal. Es ist dafür schon ein neues Rigg und Segel angeschafft worden. Diverse Kleinstarbeiten folgen noch. Das Schiff ist aber voll einsatzbereit, nachdem Lars und Anke es erst einmal vom Staub befreit und poliert haben. Evtl. bekommen wir noch einen Laser geschenkt, der Vater eines Optikindes denkt darüber noch nach. Von Enno bekamen wir gleich eine CD fürs Training, auch dafür Danke.

6. Yachthafenfest

Das Yachthafenfest ist in diesem Jahr schon am 31. August und fällt mit den Regatten Blaues Band und Schifffahrtsregatta zusammen. Das erfreut nicht unbedingt alle Clubmitglieder.

Krabbus spendet Flohmarktartikel. Vielleicht hat jemand Lust, diese auf dem Flohmarkt des Yachthafenfestes zu

verkaufen. Der Erlös ginge an die Jugendabteilung. Uli wird dazu auch die Optikinder selber fragen.

7. HSH Nordbank Bluerace

Am 16.06.07 startet die HSH Nordbank Regatta über den Atlantik, vom 7.7.-15.7.07 ist ein ‚Blue Race Village‘ im Hamburger Hafen mit vielen Events eingerichtet, um die Segler willkommen zu heißen.

8. Film

Jürgen Braker zeigt uns einen Film von der SCU Regatta 2007

9. Termine

Nächster Clubabend 12. Juli, Augustversammlung entfällt!



Opti WE im Yachthafen

von *Moni Kade*

Nun, gutes Wetter bestellen wir ja immer standesgemäß zu diesem Ereignis. Das es wie in den Jahren zuvor wieder so gut werden würde, konnten wir nicht ahnen: 30 Grad im Schatten und Sonne, Sonne, Sonne!!! Da war Sonnenmilch Faktor unter 30 ein Witz. Nur gute Vorbereitung, viel Wasser im Gepäck und die klassischen Kopfbedeckungen ließen uns den Tag relativ unbeschadet überstehen! Dieses Wetter hat ja leider auch den Nachteil, dass so gut wie gar kein Wind, oder nur Lutscher Bris Segeln zu einer Herausforderung für die Kids wird. Pünktlich zum vereinbarten Termin trotz vorangegangenem SCU Grillabend trafen am Samstagvormittag alle in der Opti Halle ein, auch Eltern und Kinder vom ASC mit dabei. Schnell waren die Optis und Schlauchboote zu Wasser gebracht, Uli jahrelange Übung und Hansis Umsicht sei Dank, keine Frage blieb unbeantwortet, welche Geduld!!!

Es wurde in drei Gruppen gesegelt: Regattagruppe mit Dirk, Anfängergruppe mit Hansi und fortgeschrittene Gruppe mit Uli als Gruppenleiter. Diverse Begleitboote im Schlepptau gingen wir, Uli und ich, aus

dem Yachthafen vor die Au und versuchten dort, Regattatechniken zu üben. Die Kinder hatten aber irgendwann ihre liebe Not mit dem Strom so dass wir ohne Begleitboote (jetzt hätte wir Hilfe gebrauchen können) die Optis auf den Haken nahmen und ich bald einen Herzkasper bekam, weil wir mit sechs Optis im Schlepp in die Hafeneinfahrt bei tierischem Strom reinbrausen mussten, um den Schleppverband nicht an die Spundwand zu verlieren. Aber Uli ist erfahren genug, um diese Situation zu meistern und konnte mich ein wenig beruhigen.

Nach der Mittagspause in der Halle, damit wir endlich etwas Schatten bekamen, ging es wieder raus. Allerdings übten wir Regatten nur im Hafen, die Kinder waren zu erschöpft und der Verkehr auf der Elbe nicht unerheblich. Nach diesem anstrengenden Tag war abends das Grillen, von den Eltern liebevoll organisiert, ein rechtes Vergnügen, aber bald gingen unsere müden Seebären auf die Schiffe zum Schlafen. Mich erstaunt immer wieder, wie toll das klappt, aber irgendwann sind sogar diese Kinder mal müde.

Tagsdrauf ging es nach einem Frühstück bei der Tonne auf die Elbe Richtung Schulau. Dort legten wir unsere Regattatonnen aus, um einige Wettfahrten mit den Kindern zu fahren. Um uns herum tobte ein



Verkehr wie auf der BAB, am nervigsten waren dabei ohne Frage die Jet-Ski mit ihren lauten, halbsbrecherischen Manövern in unserer Nähe. Leider war uns der Wind nicht hold und unser anderes Begleitboot mit Frank und Antje fuhr mal eben an den Strand zum Eis holen. Das war wohl wieder ein kleiner Motivationsschub, inzwischen war auch die zweite Gruppe mit Dirk und Co. eingetroffen. Nach der nächsten Regatta setzte heftiger Strom ein und wir fuhren wieder zurück in den Hafen. Dort sollten die Kinder endlich zu ihrem Vergnügen kommen und durften ordentlich kentern! Leider auch hier Störungen von den Jet-Ski, die ohne Unterbrechung die Slipbahn benutzen und uns das Anlanden mit den Optis schwer machten, man musste schon fix aufpassen. Nachdem alle Gruppen im Hafen und alle Boote wieder fertiggemacht waren, gab es selbstgebackene Pizza, der „Chef“ sagte noch ein paar aufmunternde Worte und verteilte kleine Bestechungsgeschenke an die Kinder. Schließlich wollte er alle am Dienstag auch wieder sehen!!! So ging wieder ein tolles WE mit den Optis zu Ende und wir bedanken uns bei allen Helfern, den Kindern und den Eltern, die uns niemals Langeweile aufkommen lassen.

**UNSERE SEGEL
BRAUCHEN SIE
NICHT ZU KÜSSEN,
UM SICH WIE EIN KÖNIG
ZU FÜHLEN...**



© FIDE Werbung 2001 - 04108 / 970034

**...ABER SIE WERDEN
ES WAHRSCHEINLICH
TROTZDEM TUN!**

YACHTSEGEL, REPARATUREN, RIGG & TAKELAGE

**YACHTSEGELMACHEREI
HINSCH & RUHLAND**

AM RETHHÖVEL-HAFEN · 25348 GLÜCKSTADT
TEL. 04124 - 93 52 - 0 · MAIL@HINSCH-RUHLAND.DE

WWW.HINSCH-RUHLAND.DE



Hi Ihr Lieben Optimisten,

anbei eine tolle Sache für die Ferien. Für die Anmeldung und Einladung bitte auf die Internetseite gehen. Eine tolle Sache besonders für die Anfänger. www.hsgj-hamburg.de
Grüß Uli



HAMBURGER SEGLERJUGEND

IM HAMBURGER SEGLERVERBAND E.V.

Ausschreibung zum 11. Sommercamp der Hamburger Seglerjugend auf dem Gelände des SC Vierlande vom 15.08.2007 bis 19.08.2007

Auch dieses Jahr wollen wir wieder mit max. 50 Kindern im Alter von 6 bis 14 Jahren, die schwimmen können oder mindestens ein Seepferdchen haben ein paar spaßige Tage am Oortkatener See verbringen. AnfängerInnen wie auch KönnlerInnen des Segelsports sind herzlich eingeladen. Wir möchten Euch bitten, die Meldungen entsprechend zu verteilen. Die ausgefüllten Formulare könnt Ihr an die unten angegebene Adresse schicken.

Meldestelle: Hamburger Seglerjugend (HSgJ)
c/o Venita Damm
Grothwischn 49
22457 Hamburg
Tel: 040/5508645, 0171/1608858
eMail: juengsten@hsgj-hamburg.de

Meldeschluss: 24. Juli 2007

Meldegeld: Dies beträgt 30.- € pro Kind und ist bis zum 31.07.2007 auf das Konto der Hamburger Seglerjugend
Hamburger Sparkasse
BLZ 200 505 50
Kto.Nr. 1043/769726
unter dem Stichwort: Sommercamp 2007 zu entrichten.

Zur Ausrüstung sollten Optis oder andere Jollen (einige Vereinsoptis sind vorhanden), Zelte (die bitte selbst aufgebaut werden), Schlafsäcke, Isomatten und noch viele andere Dinge mehr gehören, die aber bei einer Meldung noch näher bekannt gegeben werden.

Bei Fragen stehen wir unter der oben genannten eMail Adresse und Telefonnummer gerne zur Verfügung. Wir freuen uns auf eine rege Teilnahme und verbleiben bis dann...



Opti WE im Yachthafen II

von Uli Kade

Herrlichstes Sommerwetter motivierte Kinder – sechs vom ASC und 12 vom SCU, viele helfende Eltern und drei gutgelaunte Trainer waren eine besten Voraussetzungen für ein schönes Wochenende auf der Elbe.

In drei Gruppen – von Regatta bis Anfänger – mit je sechs Kinder wurde eifrig trainiert und mit kleinen Regatten ergänzt.

Der Samstag klang mit einem Grillabend

aus und die Kinder schliefen auf den Yachten der Eltern. Der Sonntag begann mit einem gemeinsamen Frühstück (80 Brötchen) auf der Terrasse der Tonne 122.

Das Wetter war wie am Samstag wieder hochsommerlich, nur der Wind war einfach zu launisch, so dass von den Kindern und den Trainern viel Geduld abgefordert wurde.

Zum Abschluß, wie fast immer, wurde ausgiebig das Kentern im Hafen geübt.

Allen eine erfolgreiche Saison!



www.Yacht-Shop.de

Abdeckplanen · Anker · Außenborder · Beleuchtung · Bekleidung
Beschläge · Blöcke · Dichtmasse · Kleber · Elektrik · Elektronik
Farben · Antifouling · Fender · Flaggen · Kocher · Kühlen
Navigation · Pflegemittel · Reinigungsmittel · Relingsdrähte
Rettungsmittel · Schlauchboote · Tauwerk · Wanten · und, und, und...

Wir liefern zu Ihnen an Bord !

**Dubbenwinkel 11 · 21147 Hamburg
Tel. 040-796 1003 · Fax 796 1006**



SCU-Regatta 2007: Endergebniss

5. Mai 2007, Wettfahrtleiter: Carl-Rainer Babinski, Revier: Elbe, Wertung: Yardstick

Pl.	S-NR	Steuermann	Club	Typ	YS	Grp
1	GER 535	Ove Simonsen	SCU	Folkeboot	114	1
2	GER 756	Thomas Behrens	TUS	Folkeboot	114	1
3	GER 864	Klaus Pollähn	SVAOe	Folkeboot	114	1
4	GER 206	Georg Pulver	SVAOe	Folkeboot	114	1
5	GER 926	Christian Wedemeyer	SVA	Folkeboot	114	1
6	GER601	Norbert Schlöbohm	SVAOe	Folkeboot	114	1
7	GER 707	Kay Louwien	SVAOe	Folkeboot	114	1
	GER 854	Jörn Lissow	MSC	Folkeboot	114	1
	GER 370	Jan Kowitz	ESV	Folkeboot	114	1
	GER 191	Carsten Thiessen	RVE	Folkeboot	114	1
1	GER 336	Jürgen Raddatz	SVAOe	Aphrodite 101	97	2
2	GER 2078	Lars Christinnsen	AYC	H-Jolle	94	2
3	GER 3	Marco Schmidt	SCU	Albin-Express	105	2
4	GER 4	Dieter Powlleit	SCTOE	Albin-Express	105	2
5	GER 5325	Kai Neumann	SCOe	IMX 38	86	2
6	GER 6	Reinhold/Schütze	HSC	Matcher 37 mod.	82	2
7	GER 152	Rainer Koch	SVWS	Luffe 37	95	2
8	GER 651	Klaus Pein	SVWS/SCTC	Albin-Express	105	2
9	GER 2246	Jochen Fenners	SCU	Ballad	107	2
10	GER 4201	Philip Reich	SV-Wilster	Pirat	110	2
11	GER 472	Wolfgang Pykrosch	VSF	Fenix(Maxi)	108	2
12	CAN 38	Karsten Witt	SVAOe	X- 46	80	2
13	GER 4713	Olli Fude	SCU	Comfortina 38	92	2
	GER 1	Wilko Reichwein	ASV	Albin-Express	105	2
	GER 3006	Wolfgang Gehrken	SKO	Carter 30	107	2
	GER 68	Stephan Müller	HSC	Dehler 18	115	2



Zieldg.	ges. Zeit	ber. Zeit
15:30:15	4:30:15	3:57:04
15:52:23	4:52:23	4:16:29
15:58:14	4:58:14	4:21:36
16:00:10	5:00:10	4:23:18
16:01:07	5:01:07	4:24:08
16:01:53	5:01:53	4:24:49
DNF		
DNS		
DNS		
DNS		
15:53:05	4:48:05	4:57:00
15:52:22	4:47:22	5:05:43
16:30:56	5:25:56	5:10:25
16:31:42	5:26:42	5:11:09
15:44:22	4:39:22	5:24:51
15:32:04	4:27:04	5:25:41
16:20:32	5:15:32	5:32:08
16:53:52	5:48:52	5:32:15
17:12:30	6:07:30	5:43:27
17:25:55	6:20:55	5:46:17
17:21:29	6:16:29	5:48:36
15:52:50	4:47:50	5:59:47
16:36:32	5:31:32	6:00:22
DNF		
DNF		
DNF		





Woll'n wir nicht mal über Segeln reden?

To And From Edinburgh

Die 20. Helgoland-Edinburgh-Regatta.

Eindrücke und Erlebnisse von Karsten S. Möller

Ältestenratssitzung, das Wort allein schon suggeriert vereinsmeiernde Uraltmitglieder, die von Zigarrenqualm umwölkt, rotweintrinkend über Belanglosigkeiten reden. Das ist natürlich nur zum Teil richtig. Geraucht wird nicht, aber dynamische Wortgefechte sind auch eher selten. Nachdem wir uns über dies und das - Festivitäten, Beiträge, Jugendarbeit, Opti's, säumige Zahler, den anstehenden XL-Seglerball usw. ermüdend ausgelassen haben, stellte Charly die absolut ungewöhnliche, ja, nahezu provozierende Frage: „Woll'n wir nicht mal über Segeln reden?“ Stille, Erstarren. Die Hand, das Rotweinglas zum Munde führend, verharrte in der Luft. „Ich mein' ja nur“, beschwichtigte er, „ist ja 20. Edinburgh-Regatta, da könnte man doch mal mitmachen. Oder?“ und sah mich dabei an. Ich habe gleich die Hände gehoben; dreimal habe ich bisher die Edinburgh-Regatte mit meiner OE32 ‚Bottle Imp‘ mitgesegelt, denke aber, nach meinen Einblicken in die Hochsee-Regatte-Szene auf der Ostsee, dass mit einem so alten Dampfer

heute kein Blumenpot mehr zu gewinnen ist. Als ich dann später unterwegs war, dachte ich häufig, ob ich nicht falsch lag. Aber wie es dann so ist, der Faden wurde weiter gesponnen. Olli's ‚Peponi‘, eine Comfortina 38, ins Visier genommen. Olli: „Ich bin nicht da, aber das Schiff könnt ihr gerne haben.“ Generös!

Eigendynamik entwickelte sich. Mitsegler boten sich an, ich war plötzlich zum Skipper bestimmt. Proviantlisten machten die Runde, Sicherheitsausrüstung musste beschafft, ein Familienschiff musste in eine Regattayacht und einige hundert Kilo Spielsachen ausgestaut werden. Alles wurde fertig nur mit dem Training wurde es etwas knapp. Ja, und irgendwann geht es dann auch los.

Freitag, 25. Mai 2007

Regatta Wedel-Cuxhaven:

Fast zeitgleich mit dem Startschuss gehen wir über die Ziellinie, 0901h. Das hat Ove prima gemacht. Ove ist als Gast und Regattaexperte bis Helgoland an Bord,



ansonsten besteht die Crew aus Charly, Michael, Uwe und Jürgen und mir, als Skipper. Charly wird in Edinburgh aussteigen und Bajo fährt mit zurück.

Die Regatta ist von sehr leichten, schralenden Winden geprägt. Viele Segelmanöver sind notwendig, werden von der uneingespielten Crew aber großartig bewältigt. Nach 08:13:45 Std. gehen wir bei Tonne 56 über die Ziellinie und sind um 1920h fest in Cuxhaven. Dann, Preisverteilung. Wir hätten uns beinahe am gebratenen Fisch verschluckt, als ‚Peponi‘ aufgerufen wurde. Riesenüberraschung! Die Crew der ‚80-jährigen‘, wie Marcus Boehlich uns netterweise titulierte, hat den 2. Preis gewonnen! Der Regattastress, der oft laute, barsche Ton des Rudergängers war vergessen.

Die Cuxhaven-Helgoland Wettfahrt war nicht ganz so glücklich. Wir sind zwar wieder gut gesegelt, zwar wieder mit viel Gegröhle an Bord, haben aber den falschen Start erwischt. Trotz Regattaexperten und vielen Kapitänen an Bord. Wohl gerade deshalb. Aber die Verantwortung trägt der Schiffsführer!

Montag, 29. Mai 2007

Edinburgh-Regatta:

Der Start war geglückt 1640h ging es los. Wir waren uneins, für 1.5 sm Spi, oder nicht.

Als die meisten die Blase hochzogen, mussten wir natürlich das gleiche tun und als wir mit unserem dunkelblauen Mercedes-Stern-Riesenspinnaker, den vor uns gestarteten mächtig aufkamen, wurde es eng und ein großes ‚Raum‘-Geschreie setzte ein. Natürlich nicht bei uns; nach zwei hektischen Regatten herrschte bei uns betriebsame Gelassenheit. 1700h umrunden wir die Tonne Helgoland Ost und gehen auf Edinburgh-Kurs. Hinein ins Graue, hinein in die Nacht, hoch am Wind.

Dienstag, 29. Mai 2007

Das Wetter ist schlecht. Regen, Regen, Regen. Mitternacht ist lange vorüber, bleierne Dunkelheit umgibt uns. Kälte schleicht sich durch Ölzeug und Faserpelz. Was gäbe ich für einen Grog und ein wärmendes Kaminfeuer. Stattdessen sitze ich mit klammen Fingern am Ruder, die Kapuze tief ins Gesicht gezogen. Wenige Minuten vor dem Start zur Edinburgh-Regatta setzte leichter Regen ein, wurde nach und nach mehr und hörte nicht mehr auf. Der Wind jedoch ist gut, so um die 4, nur die Richtung stimmt nicht: NNW, genau von vorn. Tröstend: Die ‚Peponi‘ macht schnelle Fahrt, liegt gut auf dem Ruder und lässt sich leicht steuern. Michi und ich haben Wache, Charly und Uwe beschicken die zweite. 4-



Stunden-Rhythmus.

Unaufhaltsam nähern wir uns auf Backbordbug liegend dem Verkehrstrennungsgebiet. Die roten Lichter des Tonnenstrichs sind schon zu sehen. Demnächst müssen wir wenden, nordwärts. Um 0320h Wende! Neuer Kurs 327°, nicht gerade toll. Zielkurs ist 292°. Im Logbuch steht: 1705h, 55° 13,41N, 005°30,89E, WNW 5, Regen, Log 132 sm.

Der Wind nimmt langsam aber stetig zu. Eine Stunde später, ein klingelndes Geräusch im Salon. Irgendetwas fiel herunter. Aber was? „Nichts zu sehen, dann kann ja nichts sein“ meinte Charly und sammelte Schaumstoffstücke ein, die den Mast im Kragen fixieren sollten. Aber dann sah ich es doch. Der luvwärtige der beiden Spanner, die den Mastkragen auf dem Kajütdach halten, war gebrochen, einfach abgeschoren. Der Mast hat ohne Keile zuviel Lose kann sich zu stark bewegen. Ein gewaltiger Schreck fährt mir in die Glieder. Über die Mastplatte laufen sämtlich Fallen, gewaltige Kräfte wollen diese nach oben ziehen. Was ist, wenn sie aus dem Kajütdach reißt? Wassereintrich durch jetzt immer mehr überkommene Seen, kein Segel wäre mehr zu setzen. Uwe, Old Sailor, fängt gleich an zu arbeiten und montiert, im immer stärker arbeitenden Schiff, mit Bordmitteln eine

mehrfach geschorene Talje, die den Mastkragen nach unten hält. Es funktioniert. An Deck ist nichts lose gekommen. Un's Uwe!

Wir sind dicht am Regnar Oil Field. Da wollen wir nicht hineinsegeln und gehen über Stag. 1930h. Der Wind hat ordentlich zugelegt, die See ist hoch und ruppig geworden. Wasser schießt am Bug hoch. Rechtzeitig den Kopf einziehen, damit die Gischt auf den Rücken prasselt und nicht ins Gesicht. Warm ist es nicht!

Um 2220h binden wir das 1. und 2. Reff ein und gehen wieder auf Stb.-Bug. 320° können wir steuern. Der Wind soll auf SW drehen, aber wann? Im Dunkel sehen wir die Fackeln der Förderplattformen wie Lagerfeuer leuchten. Wir sind kurz vor der Dogger Bank. Unruhe an Bord. Die Dogger Bank! Gottogott! Wir werden aber nur Dogger Tail End überqueren, zwischen 25 und 29 m tief. Nicht so schlimm! Es ist jetzt meine zehnte Nordseeüberquerung und Dogger lag immer im Weg. Sorgen mache ich mir nicht; wir haben eine gute Crew und ein gutes Schiff. Der Wind legt immer mehr zu.

Mittwoch, 30. Juni 2007

Den ganzen Tag weht es stürmisch. Gute 7 Windstärken, in Böen 8. Gewaltige Seen haben sich aufgebaut. Wir schießen über die



Kämme, surfen mit 8, 9 kn in die Täler, kommen wieder hoch und nehmen dann viel Wasser über, das sich über Deck und Sprayhood bis ins Cockpit ergießt. Eigentlich schönes Segeln! Unter Deck ist Achterbahn. Sich an- und ausziehen, kochen, auf die Toilette gehen werden zu anstrengenden Aktionen. Auch wenn ich einmal gegen den Kartentisch flog und Jürgen auf mich drauf, so sind wir – im Gegensatz zu Anderen – doch ohne Rippenbrüche und anderen Blessuren davon gekommen. Lediglich, dass der zweite Spanner am Mast ebenfalls brach, macht uns Sorgen. Aber von Seekrankheit wurden wir verschont, was manche zur Umkehr zwang. Wie wir später erfuhren, haben neun Yachten aufgegeben.

Um 1945h sind auf unserem, zu nördlichen, Kurs, wieder den Ölfeldern zu nahe gekommen. ‚Dagmar‘ liegt im Wege und wir müssen für einige Meilen S steuern. Um 2210h gehen wir zurück auf StB. und warten weiter auf die angesagte Winddrehung nach Süd. Nach wie vor ist es stürmisch. Kräftige Böen fallen immer häufiger über uns her. Wir segeln immer noch so hoch am Wind wie es geht, schieben reichlich Lage. Ich bin gerade auf Wache gezogen, sitze am Rad, da fängt die Kompassbeleuchtung an zu flackern und fällt dann ganz aus. Pottendunkle

Nacht um mich herum. Sofort stellt sich ein Gefühl der Orientierungslosigkeit ein. Wohin soll ich steuern. GPS-Anzeige nicht zu erkennen. Kein Verklicker, keine Wellen an die man sich halten, die Windrichtung erkennen kann. Bevor ich meine mit Rotlicht ausgestattete Stirnlampe über dem Kompass montieren kann, steuere ich zweimal durch den Wind. Fock steht back! Schot los, abfallen, Fahrt aufnehmen, wieder durch den Wind, Fock dicht. Michi hat ordentlich was zu tun.

Donnerstag, 31. Juni 2007

Das Wetter hat sich im Laufe der Nacht beruhigt. Der Wind hat abgenommen und endlich rückgedreht, wir können den Firth of Forth sogar anliegen. Auch der Himmel ist heller geworden, so dass schon mal die Kimm zu erkennen ist. Morgens um 0700h wird ausgereift und auch auf die G1 gewechselt. Eine Yacht ist hinter uns aufgetaucht, unter Spi, kommt auf, fährt aber viel weniger Höhe. Wer ist das, wo will er hin? Einer von uns oder ein Brite, der zu den Orkneys will? Das macht nervös und lässt uns natürlich sofort überlegen, ob wir alles richtig machen; auch auf Spi gehen oder weiter mit Genua? Wir bleiben bei der G1. Unter Spi kommen wir zu weit vom Kurs ab. Das erweist sich als richtig.



Land in Sicht! Lediglich ein dunkler, zarter Strich ist schwach zu erkennen, hoch über der im Dunst kaum auszumachende Kimm. Land in Sicht! Immer noch ein aufregender Augenblick. Obgleich durch GPS die eigentliche Spannung mehr einer gelassenen Erwartung gewichen ist. Muss St Abbs Head sein, mit dem dahinter liegenden über zweihundert Meter hohen Berggrücken. Es ist so gut wie geschafft! Sofort wird – nein, muss! – die Gastlandsflagge gehisst werden. Das weiße Andreaskreuz auf blauen Grund geht Steuerbord hoch, darunter der Union Jack.. Charly fiebert dem Bass Rock entgegen. Endlich, 17:30h Bass Rock! Wir gehen innen durch, haben ihn an Steuerbord querab, diesen sagenumwobenen, 115m hohen Zuckerhut, der nur von Basstölpeln bewohnt ist, mit seiner Burgruine und dem Leuchtturm, der den Seeleuten nur das heute sicher kaum noch genutzte Fahrwasser zwischen dem Rock und Gin Head weist. Oder gibt es die drei Leuchtturmwärter noch, die, wie 1975 als ich zum erstenmal hier war, alle halbe Stunde fassgroße Gewichte an Flaschenzügen in die Höhe ziehen mussten, wie bei einer Kuckucksuhr, um den Drehkranz für die Kennung in Betrieb zu halten und pausenlos den paraffin-Brenner pflegten, weil es keine Elektrizität auf der Insel gab?

Wir sind auf Westkurs, achterlicher Wind, der Spi steht. Von Backbord grüßt die finster aufragende Ruine des Tantallon Castle und langsam wandern North Berwick und die Insel Craigleith achter aus. Vom Bass Rock weht ein impertinenter Guanogestank herüber.

Hinter Fidra hat sich eine blauschwarze Gewitterwand aufgetürmt, die den Leuchtturm strahlend weiß erscheinen lässt. Über das Festland, über Edinburgh, hat sich ein silbergrauer Regenvorhang gelegt. Es grummelt heftig, der Wind küselt, kommt plötzlich von vorn: Spi weg! Genua hoch. Die schnellen Manöver klappen hervorragend. Das Gewitter bleibt vor uns, schwarz und bedrohlich. Der Wind hat rückgedreht: „Spi setzen!“ Fragende Gesichter. „Bei dem Wetter?“ “Wir segeln Regatta“! Das Gewitter verschont uns. Der Wind bleibt schwach. Endlich, es ist fast dunkel, passieren wir die Ziellinie vor Granton Harbour. 22:40h. Ein Auto lässt die Scheinwerfer aufblinken; wir sind gezeitet. Nach 3 Tagen, 7 Stunden, einer Minute und 45 Sekunden sind wir da. Im Clubhaus des Royal Forth Yacht Club, herzliches schottisches hello! Als erstes haben wir to confirm unsere Durchgangszeit und dann, ja was wohl? – One draft, please, big one! Ein großes Ale! Und plötzlich, tief im Sessel versunken, das Bier in der Hand,



kommt dann doch das Gefühl ‚alle‘ zu sein, down, wie man hier wohl sagt. Die Anspannung ist weg, ein wohliges Gefühl der inneren Ruhe überkommt mich. Es ist geschafft!

Freitag, 01. Juni 07

Am nächsten Morgen geht es erst einmal in das Regattabüro: Schäden melden. Die gebrochenen Wantenspanner machen mir Sorgen. Ohne eine richtige Reparatur geht es nicht zurück! Außerdem muss der Spi geflickt und die Kompassbeleuchtung wieder zum Leuchten gebracht werden. Die Damen vom RFYC sind äußerst hilfsbereit, besonders Fiona Hutchison, die an Bord kommt, um unseren Mastschaden persönlich in Augenschein zu nehmen. Bald darauf kommt auch schon ein Mann vom Mast Rigger, freundlich aber ahnungslos, der uns erzählen will, die Spanner wären custom made und nicht zu bekommen. Quatsch, gängige Hasselfors-Spanner muss es auch in Schottland geben, erklären wir ihm. Außerdem brauchen wir Holzkeile! Er schreibt sich alles auf und verschwindet. Ob das was wird? Der Kompassbeleuchtung haben sich inzwischen unser ‚Chief Ing.‘ Michi und Bajo erfolgreich angenommen. Sie brennt wieder.

Aber als wir am Sonnabend spät wieder an

Bord kommen – Überraschung! – waren zwei neue HasselforsSpanner eingesetzt und ein Tüte mit handmade Holzkeilen liegt bereit. Die reichten zwar nicht, aber die noch fehlten hat Michi mit Bordmitteln aus ‚Strandgut‘ geschnitzt. Trotzdem, ein wirklich toller, unerwarteter Service! Um so mehr war ich verwundert, dass sich deutsche Segler bei den unglaublich hilfsbreiten Damen des RFYC über das ‚hohe‘ Hafengeld beschwerten, was Fiona und Katy zwang, sich ausführlich dahin zu erklären, dass diese Einnahmen sie und andere Clubmitgliedern erhalten würden, für Aufwendungen, Kosten und Verdienstauffälle, denn schließlich stehe man von Mittwoch bis Sonntag den deutschen Seglern fast ununterbrochen zur Verfügung. Anmerkung: der RFYC hat (nur) 529 Mitglieder und hat über fünf Tage mehr als 200 deutsche Segler zu betreuen. Übrigens, irgendwo las ich: „In the year 1868 twenty-six Gentlemen founded the Royal Forth Yacht Club at Granton.“ Ganz schön alt schon, der RFYC.

Später geht es downtown in das sehr sehenswerte Edinburgh. Kleiner als Hamburg, aber doch viel imposanter. Was ein Castle so ausmacht! Wir treffen Astrid und Ursel, reisegeschädigt. Astrids Gepäck liegt, as usual, noch in Birmingham, machen eine



schöne, interessante Stadtrundfahrt und ich kaufe mir unter fachkundiger Beratung vierer Crew Members einen Scottish Hat.

Sonabend, 02. Juni 2007

Es ist eine Busfahrt in die Highlands angeboten und alle nehmen teil. Unser Tourguide, er spricht so gut Deutsch, dass man gar nicht glauben mag, dass er Schotte ist - er gibt aber zu, dass er eine deutsche Mutter hat, aus Uetersen! Er erklärt uns launig dies und das, über Land und Leute. So erfahren wir, dass Prince Charles insgeheim Honourable President des italienischen Club dei Brutti (Club der Hässlichen) sein soll und auch der Duchess Camilla (The Rottweiler) ein ähnliches Ehrenamt angeboten wurde. Die Queen soll über diese Gerüchte not amused sein. Die Schotten scheinen ihr englisches Königshaus ja über alles zu lieben!

„Es ist leichter gigantisch zu sein als schön“, soll Nietzsche einmal gesagt haben. Nachdem sich der Bus durch die unglaublich engen Gässchen des malerischen Örtchens Queens Ferry gehakelt hat, benannt nach der Königin Saint Margaret of Scotland, die diese Fähre sehr häufig benutzte und auch ihre allerletzte Reise von Edinburgh nach Dunfermline Abbey darauf antrat, stehen wir zum Photo Shooting vor

der gewaltigen Firth-of-Forth-Eisenbahnbrücke, die sich mit ihren drei rostroten (Forth Bridge Red) Bögen 2.5 km weit über den Firth spannt und immer noch eine der größten Auslegerbrücken der Welt ist. Nach achtjähriger Bauzeit wurde sie 1890 eingeweiht und ihr Bau und ihre wahrlich überdimensionierte Konstruktion standen ganz im Einfluss des Tay-Bridge-Desasters. Die Brücke über den Firth of Tay, die am stürmischen 28. Dezember 1879 nach nur zwei Lebensjahren einstürzte und einen vollbesetzten Reisezug mit in die Tiefe und 75 Menschen in den Tod riss. Aber war es wirklich nur der Sturm? Lässt nicht Theodor Fontane in seiner Ballade drei Hexen triumphieren: ‚Ich nenn’ euch die Zahl.‘ ‚Und ich die Namen.‘ ‚Und ich die Qual.‘ ‚Hei! Wie Splitter brach des Gebälk entzwei.‘ ‚Tand, Tand ist das Gebilde von Menschenhand.‘

Wir stehen vor Blair Castle. Uns wird gleich gesagt, dass der Name nichts mit Tony zu tun hat. „Sonst wären wir nicht hier“, versichert der Reiseführer. Vielmehr ist es the ancient seat of the Dukes and Earls of Athol, deren Wurzeln bis ins 13. Jahrhundert zurückreichen. Ein adliger Deutscher, stillvoll schottisch gewandet, führt uns durch die beeindruckenden Räumlichkeiten und würzt seine Erklärungen mit vielen amüsanten Anekdoten.



Im nahen Pitlochry, einem pittoresken Städtchen und Mittelpunkt von Perthshire, werde wir in der Destillerie Blair Athol (Bell-Whisky) nicht nur in die Geheimnisse der Whiskyherstellung eingeweiht, sondern lernen auch wie Whisky getrunken wird: Pur, mit einigen Tröpfchen Wasser, wirklich nur Tröpfchen, auf keinen Fall mit Eis. Und etwa Cola? Katastrophe! Das machen nur Amerikaner, geradezu kannibalisch!

Am Abend hat der RFYC im Clubhaus zu einem ‚Spit roast barbecue and Scottish Welcome‘ geladen. Ein Spanferkel drehte sich am Spieß und unter den Klängen einer sehr originalen ‚Bagpipes and Drums‘-Kapelle schmeckte das Essen und das schottische Bier.

Sonntag, 03. Juni 2007

Für heute Abend haben die deutschen Segler eine (gedruckte) Einladung: The Lord Provost and Council of the City of Edinburgh request the honour of your presence at a Reception in the City Chambers. Per Bus geht es in die Innenstadt. Wir haben noch Zeit und schlendern durch die bei Nieselregen düster wirkende Altstadt; die ‚Royal Mile‘ rauf und runter. Hoch zum Edinburgh Castle, blicken in ehrfurchtgebietende Kirchen; hören dabei eine sehr schöne Chorprobe, und gelangen so zur ehr-

würdigen Town Hall, wo uns ein ebenso ehrwürdiger Butler empfängt. Bei Wein und Kanapees werden vom Provost (in Schottland: Bürgermeister), dem Präsidenten des RFYC und unserem Regattaorganisator Dr. Jens Kohfahl Reden gehalten. Zum Schluss, schon Tradition, kommt Klaus Plate hereinmarschiert, ganz schottisch gewandet, mit Kilt und so, den Dudelsack über der Schulter und spielte wie immer ‚Scotland The Grave‘ und dann den ‚Hamburger Veermaster‘. Und alle, alle sangen mit, sogar die Bremer!

Montag, 04. Juni 2007

Die Crew der ‚Abakus‘ weckte uns wie verabredet und um 0715h legten wir ab, Eastbound! Schön wieder auf See zu sein. Drei Tage an Land reichen. Der Firth empfängt uns grau in grau, miese Sicht, kaum spürbarer Wind von vorn. Also Maschine an. Langsame Fahrt, 4,7 kn, wir wollen Diesel sparen. Es sind schwache östliche Winde angesagt, vielleicht brauchen wir den Kraftstoff noch.

Inchkeith, mit den vorgelagerten Klippen Briggs und Little Herwitt passieren wir in respektvollen Abstand. Fidra können wir an Steuerbord noch erkennen, den Bass Rock nur ahnen. Um 1010h versuchen wir zu segeln, aber als wir Mittags nur noch mit 2 kn



laufen, muss die Maschine wieder her. Aber dann Nachmittags – Logbuch: 1640h – kommt Wind auf, NE 3-4, so dass wir anliegen können. Es wird eine schöne Segelei .

Dienstag, 03. Juni 2007

Der Wind steht die ganze Nacht durch, hat stetig rückgedreht und auf 5 zugelegt und wird noch mehr. Um 0700h tauschen wir die G1 gegen G3 und um 1000h kommt erst das 1. Reff und ein Stunde später das 2. Reff ins Groß. Geschrickt läuft die ‚Peponi‘ optimal, schnell, und leicht auf dem Ruder. Um 200h haben wir 256 sm auf der Logge.

Mittwoch, 04. Juni 2007

Der Wind hat nachgelassen und dreht weiter auf N. Um 2020h weht es nur noch mit 3-4 und wir reffen aus und können später sogar zeitweise den Spi setzen. Wie schön kann doch Segeln sein. Kein Regen, nur leichte Bewölkung, tagsüber ein wenig Sonne.

Donnerstag, 05. Juni 2007

Ganz früh am Morgen sehen wir den ersten Blink von Helgoland Feuer. Einige Stunden später, 0340h, umrunden wir die Helgoland-O-Tonne. Segel weg, Motor an. Zehn Minuten später sind wir im Hafen. Logbuch: fest Helgoland, längsseits MY ‚Karin‘. 419. 03 sm.

Freitag, 08. Juni 2007

Der Rest der Geschichte: Von Helgoland, über Brunsbüttel-Kanalhafen nach Wedel verlief ‚ohne Besondere Vorkommnisse‘. Wedel - Cuxhaven - Helgoland - Edinburgh (Granton Harbour) - Helgoland - Brunsbüttel - Wedel: total 1.085 sm.

Um 1855h sind wir fest in Wedel, sehnsüchtig erwartet von Olli (ein großes Gott sei Dank in den Augen) und Familie. Die Kinder entern sofort das Schiff ‚Bloß weg mit den Fremden!‘ Unausgesprochen, aber deutlich lesbar stehen die Worte in ihren Gesichtern.

Wir eilen zum Barbecue. Moni und Uli haben eingeladen. Grosses Hallo. Die Heroen der Nordsee sind zurück! Eine, ich sag’ es mal so, zusammengewürfelte Mannschaft, hat es geschafft, sogar gut geschafft, to and from Edinburgh zu segeln. Männer, die man meinte zu kennen, hat man richtig kennen gelernt, sind zu einer tollen Mannschaft zusammen gewachsen. Sturm, Nässe, Kälte haben wir ertragen, aber auch Sonne und großartiges Segeln erlebt. Das alles war ein tolles Erlebnis.

Und jetzt: Wein und Bier und Steaks und Würstchen! Das tut Leib und Seele richtig gut!



Edinburgh-Regatta für echte Kerle und Wochenendtrip für zwei Frauen

von Astrid

Das größte Problem stellte sich für mich mit der Frage, was muss ich einpacken, um ein paar Tage in Edinburgh ‚sightseeing‘ zu machen. Regenjacke und Gummistiefel, oder Minirock und Sonnencreme?

Charlys letzter Anruf vor dem großen Race von Helgoland löste das Problem, Wettervorhersage konnte schlechter nicht sein. Wind von vorn, Regen und Kälte.

Bajo, Ursel und ich trafen pünktlich Donnerstagmorgen am Flughafen HH ein. Nachdem Bajo uns guter Laune verkündet hatte, dass er froh wäre mit uns nach Edinburgh zu fliegen, erstens wegen des schlechten Wetters und zweitens zöge er die Begleitung von zwei hübschen Frauen vor, (oder war die Reihenfolge eine andere) verging ihm nach und nach sein angeborener Frohsinn. Wir hatten insgesamt 4 Stunden Verspätung, mussten bei sintflutartigen Regenfällen über die Rollfelder laufen und kamen in unserer Unterkunft ohne Gepäck an. Keine Regenjacken und Gummistiefel (waren im Gepäck), knurrende Mägen und hängende Mundwinkel.

Dann der nächste Schock, nach einem halbstündigen Fußmarsch nach Greaton im Regen (Ankunftshafen unserer Segler) mussten wir unsere Hoffnung auf ein schönes warmes Pub inclusive einer warmen Mahlzeit und dem dazu gehörigen Bier begraben.

Ein trostloser Hafen mit neuen unbewohnten Hochhäusern, abgebrannten Lagerhallen umsäumt mit Stacheldraht. Kein Mensch, kein Pub, einfach tote Hose. Nach einer trostlosen Sucherei, endlich unsere Rettung, der Royal Navy Club. Club ja, Royal weniger. Aber ein sehr freundlicher Barman, der uns zu später Stunde noch etwas Warmes zu Essen servierte und mehrere Biere zapfte, da "last order" nicht mehr weit war.

Gegen 23 Uhr die frohe Nachricht, die Peponi ist durchs Ziel gegangen. Nichts wie an den Schlenkel, Bajo wollte ja alles mit der Kamera festhalten. Es dauerte noch eine Weile bevor wir dann endlich den Erzählungen unserer Skipper lauschen



konnten, beim wirklich letzten Bier in der warmen Stube des Clubs. Diese Überfahrt war wirklich nur etwas für echte Seebären und ganze Kerle. Viel Wind, viel Wasser, wenig Essen, kaum getrunken, da man den Overall auch nicht zum Schlafen auszog, geschweige dann zum Pinkeln, ständige Schräglage bei starkem Wellengang, aber sie waren stolz es geschafft zu haben. Es hatte sich gelohnt. Von 54 gemeldeten Schiffen waren 5 nicht gestartet, 9 haben die Wettfahrt nicht beendet und die Peponi ist als 21. Schiff bewertet worden. An diesem Abend sind die Männer todmüde in ihre Kojen gefallen und konnten sich endlich ausschlafen, bis auf Bajo, der uns am nächsten Tag erzählte, er habe kurz vor dem Gefrierpunkt gestanden, seine Segelsachen waren ja leider im immer noch verschwundenen Gepäck.

Am Freitag war, sightseeing' angesagt. Ursel und ich haben die Stadt erkundet, bei schönem Wetter und guter Laune, denn bis auf meinen Trolli war das Gepäck nachgeliefert worden. Die Stadt ist wirklich sehenswert, vor allem die Altstadt um die mächtige Burg, und die Neustadt mit ihren breiten Straßen und großen Geschäften. In den Seitenstraßen jede Menge Pubs und viele ‚bunte‘ Leute, ähnlich wie in London.

Am Sonnabend konnten wir die für die Segler organisierte Tour in die Highlands mitmachen. Wir hatten einen deutschsprachigen Führer, der uns Interessantes über Schottland und ihre Schotten erzählen konnte. Der Abschluss war die Besichtigung einer Whisky- Brennerei, mit Verkostung und obwohl ich kein Whiskytrinker bin, er schmeckte köstlich. Abends gab es im Royal Navy Club Gegrilltes mit Musik und da auch dort alles recht teuer war, wie überall in Schottland, ließen wir den Abend mit einem (oder auch zwei) guten Drinks an Bord ausklingen.

Am Sonntag wurden die Männer ausgetauscht, Bajo gegen Charly, und nach einem Bummel durch die Seitenstraßen der Stadt, saßen wir abends wieder im Flieger. Auf meine Frage, ob Charly nicht gern mit zurück gesegelt wäre, meinte er, eine Woche sei genug gewesen und er wäre froh, zwei hübsche Frauen zurück begleiten zu können.



Outsider – endlich zu Hause

Quelle: www.hsh-nordbank-blue-race.com

1. Juli 2007 „First Ship Home“:

Die Outsider hat am 1. Juli 2007 um 16 Uhr und 14 Minuten als erste Yacht die Ziellinie vor Cuxhaven überquert. Die Crew um den mehrfachen Admiral's Cup-Gewinner Tilmar Hansen aus Kiel hat vom Start am 16. Juni in Newport/USA bis ins Ziel genau 14 Tage, 20 Stunden, 14 Minuten und zehn Sekunden gebraucht.

Zum Zielschuss kreuzt die „Outsider“ genau vor Steubenhöft, wo etwa 100 Freunde, Fans und Familienangehörige sehnsüchtig auf die Ankunft der Crew warten. An Land herrscht ausgelassene Freude, als die Jungs der schnellen Elliott 52 die Ziellinie überqueren.

Die Freundin von Crewmitglied Gunnar Bahr (32), Stefanie Schaale, ist seit Sonnabend Nachmittag in Cuxhaven. „Ich war total aufgeregt und ganz kribbelig“, erzählt die 26-Jährige. „Ich habe die ganze Zeit auf dem Poller gestanden und sozusagen innerlich getanz, mir sind die Tränen gekommen, als sie über die Ziellinie gefahren sind. Gunnar hat extra die Mütze angezogen, die ich ihm geschenkt habe, damit ich ihn erkenne“, sagt die junge Frau ganz begeistert.

Als die „Outsider“ nach 3600 Meilen endlich am Steg festmacht, ist das herzliche Willkommen und die Freude noch ausgelassener. Familie und Freunde haben extra T-Shirts mit dem Schriftzug „welcome home“ angezogen.

Fünf blonde junge Damen stürzten gleich nach der Ankunft auf Tilmar Hansen zu. Endlich hatten die Hansen-Töchter ihren Vater wieder. Auch der 57-jährige Skipper kann seine Emotionen nicht verbergen. „Schön, dass ihr da seid, schön wieder zu Hause zu sein“, sagte der Segler stahlend, aber auch geschafft. „Ich bin überglücklich. Wir wollten zwei Wochen unterwegs sein, jetzt ist es ein bisschen mehr geworden, aber es war eine schöne Zeit. Ich bin froh, eine so tolle Mannschaft zu haben. Die Wertung der ersten Startgruppe führen wir auch berechnet momentan an und die anderen müssen erstmal ins Ziel kommen“, so Hansen.

Auch Konstrukteur Greg Elliott aus Neuseeland war sichtlich begeistert über die Leistung des erst im November 2006 fertig gestellten Carbon-Racers, der mit Schwenkiel ausgestattet ist.



5:2 – Alinghi gelingt die Titelverteidigung

Die Schweizer haben die 32. Auflage des America's Cup gewonnen und damit ihren Erfolg von 2003 wiederholt. In der siebten Wettfahrt lag die Alinghi vom Start weg in Führung und profitierte noch von einer Strafe für das Team New Zealand. Trotzdem wurde es kurz vor dem Ziel noch einmal richtig eng.

Quelle: www.welt.de

Das Fotofinish hatte an den Nerven gezerzt, doch dann ballte Teameigner Ernesto Bertarelli die Fäuste, und Sportdirektor Jochen Schümann strahlte über das ganze Gesicht: Nachdem das Segel-Syndikat Alinghi seinen Titel beim America's Cup in Valencia in dramatischer Manier erfolgreich verteidigt hatte, gab es im Lager der Schweizer kein Halten mehr. Die Hightech-Yacht wurde kurzerhand zum Partyboot umfunktioniert.

„Wir sind großartig gesegelt und haben immer an unsere Stärke geglaubt. Dass es keinen Durchmarsch geben wird, war mir schon vor dem ersten Rennen klar. Jetzt sind wir natürlich sehr glücklich“, sagte Schümann, der anders als beim ersten Cup-Gewinn der Eidgenossen vor vier Jahren in Auckland keine aktive Rolle an Bord des Bootes übernommen hatte. Zum letztlich

souveränen 5:2-Sieg in der Best-of-nine-Serie gegen Herausforderer Team New Zealand reichte es aber auch ohne den dreimaligen Olympiasieger aus Penzberg.

Zwei Sekunden Vorsprung

Um gerade einmal zwei Sekunden distanzierte die Alinghi die Neuseeländer im entscheidenden Rennen am Dienstag. Nachdem die siebte Wettfahrt am Sonntag noch wegen zu schwacher und drehender Winde abgesagt worden war, präsentierte sich die mediterrane Brise am Dienstag mit einer Stärke von rund 15 Knoten von ihrer besten Seite. Von Beginn an entwickelte sich ein packendes Rennen mit insgesamt vier Führungswechseln..

Den entscheidenden Fehler begingen die Neuseeländer an der letzten Wendeboje, als sie der Alinghi das Wegerecht nahmen und sich einen Penalty einhandelten. Als alles nach einem ungefährdeten Sieg der



Schweizer aussah, hatten die Eidgenossen allerdings Probleme mit ihrem Spinnakerbaum und mussten erneut um den Erfolg bangen. Die „Kiwis“ brachten ihr Strafmanöver allerdings nicht rechtzeitig zu Ende und ließen die Schweizer noch einmal vorbeiziehen.

Gut für Team Germany

Nach dem Triumph der Alinghi, die den Cup 2003 nach 152 Jahren wieder nach Europa geholt hatte, steht nun fest, dass auch die 33. Auflage der Veranstaltung auf dem Alten Kontinent ausgetragen wird. Als Titelverteidiger dürfen die Schweizer erneut Schauplatz und Modus bestimmen. Zuletzt verdichteten sich die Anzeichen, dass die Hightech-Yachten wohl schon 2009 erneut in Valencia aufeinandertreffen.

Auch die Folgekampagne Team Germany scheint durch den Verbleib in Europa gesichert. Wäre der Cup nach Neuseeland

gegangen, hätten sich die Deutschen nach Angaben von Kampagnen-Boss Michael Scheeren bei der Sponsorensuche ungleich schwerer getan. „Bei aller sportlichen Fairness haben wir Alinghi natürlich schon ein wenig mehr die Daumen gedrückt“, meinte der 49-Jährige.

„Einfach cool gesegelt“

Ähnlich dürfte es vielen anderen Mannschaften, die bei der 32. Auflage an den Start gegangen waren, ergangen sein. Der Hamburger Tim Kröger, der zuletzt als Boat Captain beim südafrikanischen Team Shosholozza tätig war und jetzt mit einem Engagement mit der deutschen Kampagne in Verbindung gebracht wird, lobte das seglerische Geschick der Schweizer: „Sie sind einfach cool gesegelt und haben insgesamt weniger Fehler gemacht.“

Enttäuschte Gesichter gab es derweil bei den „Kiwis“, denen die erhoffte Revanche für das 0:5-Debakel beim 31. Cup nicht gelang. Dennoch können sich die Neuseeländer dieses Mal mit erhobenen Häuptern aus dem Wettkampf verabschieden. Zwischenzeitlich hatten sie sich in der Finalserie sogar eine 2:1-Führung erkämpft und das Duell um die älteste Sporttrophäe so offen wie seit 24 Jahren nicht mehr gehalten.

SOLAS V – Mehr Sicherheit auf den Weltmeeren

Verbesserung des „Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See“

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, aktualisiert am 10.01.2006

Um den Seeverkehr noch sicherer zu machen, treten nach Angaben des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) am 1. Juli 2002 neue Vorschriften für die Schifffahrt in Kraft. Im Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) werden neue technische Standards zur Verbesserung und Erleichterung der Navigation festgelegt. Außerdem gibt SOLAS neue Bestimmungen für die Ausrüstungspflicht mit Seekarten und im Bereich der Seevermessung vor.

Für sehr wirkungsvoll erachtet Christoph Brockmann, neuer Chef der BSH-Abteilung Schifffahrt, diese Regelungen, zumal sie in kompetenter internationaler Zusammenarbeit entstanden seien und sich jeder Vertragsstaat der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation IMO den Bestimmungen verpflichtete. Außerdem freue er sich, dass vieles auf Initiative des BSH zurückzuführen sei.

Die neuen Regelungen:

- An Bord dürfen nur amtliche Seekarten und nautische Veröffentlichungen der hydrographischen Dienste benutzt werden.
- Die nationalen Schifffahrtsverwaltungen können das elektronische Seekarteninformationssystem ECDIS anstelle der bisher vorgeschriebenen Papierseekarten für die Navigation zulassen – allerdings nur, wenn die von hydrographischen Diensten herausgegebenen ECDIS-Daten verwendet werden.
- Jeder Küstenstaat wird zur Errichtung und zum Betrieb eines Hydrographischen Dienstes verpflichtet.
- Erstmals werden allgemeine ergonomische Anforderungen an die Gestaltung von Schiffsausrüstungen und an die elektromagnetische Verträglichkeit (EMV) aller elektrischen Brückengeräte gestellt.
- Alle Hersteller von Schiffsausrüstung



müssen über ein Qualitätssicherungssystem verfügen.

- Es gibt eine klare Regelung von Anforderungen an neuartige Schiffsausrüstung und erstmalig die Pflicht zur Übereinstimmung freiwillig mitgeführter Schiffsausrüstung mit existierenden IMO-Leistungsnormen.
- Neue Ausrüstungsgegenstände (Funkortungsempfänger, Radarreflektoren, Schallsignal-Empfangsanlagen, weltweites automatisches Schiffsidentifikationssystem AIS, Selbststeueranlage, Schiffsdatenschreiber (Voyage Data Recorder VDR) und Fahrtmessanlagen für die Messung der Fahrt über Grund) sind ausrüstungspflichtig.

Geburtstage:



Gefeiert wurde zünftig in der Tonne der 70er Geburtstag von Antje und Jürgen Stölting, herzlichen Glückwunsch euch Beiden!



Auf unserem Grillfest erfuhr ich, das auch Krabbus die 70 überschritten hat, allerdings schon im letzten Jahr, auch dir die herzlichsten Glückwünsche!

Anm. der Redaktion: Bitte sagt mir doch einfach mal Bescheid, ich bringe eure Geburtstage gerne in die Zeitung!

SCU Ticker + SCU Ticker + SCU Ticker + SCU Ticker

Wassersport soll weiter reglementiert werden

Die Branche protestiert

Köln, 21. März 2007

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) plant weit reichende Verschärfungen bisher bestehender Regelungen. Dabei besitzt Deutschland bereits heute das höchste Regelungsniveau im Vergleich zu den führenden europäischen Wassersportnationen. Eine bundesweite Protestaktion des Bundesverbandes Wassersportwirtschaft soll dies verhindern helfen.

Anlässlich einer Sicherheitskonferenz für die Sportschiffahrt im Seebereich wurde beschlossen, den Sportbootführerschein-See auf noch zu bestimmende Gewässer zu begrenzen. Im Klartext: der Führerschein soll nur noch in der 3-sm-Zone gelten. Wer weiter hinaus möchte, soll den Sportküstenschifferschein (SKS) erwerben.

Darüber hinaus erwägt die Behörde eine Ausrüstungspflicht der Yachten unter anderem mit Funkanlagen, Satellitennavigation und Rettungsmitteln. Diese Richtung wurde durch den Verkehrsgerichtstag in Goslar

bestätigt. Begründet werden diese weit reichenden Verschärfungen durch angebliche Sicherheitsprobleme. Den Nachweis bleiben die Behörden indes schuldig. Tatsächlich ist Wassersport eine der sichersten Freizeitaktivitäten überhaupt. Dies haben ADAC, Deutscher Boots- und Schiffbauer-Verband (DBSV) und Bundesverband Wassersportwirtschaft in einem Positionspapier zur Deregulierung nachgewiesen. Die Verbände fordern unter anderem den führerscheinfreien Bereich von derzeit 5 PS auf 15 PS zu erweitern. Dies erhöht die Sicherheit durch bessere Manövrierfähigkeit und vermittelt außerdem Wassersporteinsteigern mehr Spaß.

Die Haltung der Sportverbände zu diesem Reglementierungswahn bleibt unklar. Einerseits werden öffentlich jedwede Verschärfungen abgelehnt und andererseits haben sie an den Beschlüssen aktiv mitgewirkt.

Segler und Motorbootfahrer, die weitere Einschränkungen des Wassersports verhindern wollen, können sich an der Protestaktion des Bundesverbandes Wassersportwirtschaft beteiligen. Hier können Sie den Fragebogen direkt online ausfüllen. (BWVS online)Die ausgefüllten Papiere werden



gesammelt und den zuständigen Stellen übergeben.

Die Zeitschrift Yacht hat ebenfalls eine Protestaktion ins Leben gerufen. Unter www.yacht.de (Protestaktion) können Sie das Protest-Formular herunterladen.

Bundesverband

Wassersportwirtschaft e.V.

Gunther-Plüschow-Str. 8

50829 Köln

Ansprechpartner:

Dipl.-Oec. Jürgen Tracht

Tel.: 0221/59 571 15 , info@bwvs.de

Berlin will nur „geringfügige“

Änderungen für Sportboote

Kiel/Berlin, 4. Juni 2007

Hamburger Abendblatt

Die geplanten Regeländerungen für Sportbootbesitzer und -nutzer sollen offenbar doch nicht so drastisch ausfallen wie bisher von Verbänden befürchtet. Nur „geringfügige Änderungen“ würden geprüft. Es gebe weder eine fertige Gesetzesvorlage noch einen Zeitplan zur Umsetzung, sagte am Wochenende der Sprecher des Bundesverkehrsministeriums, Sven Ulbrich. „Unser Ziel ist, mehr Klarheit und Transparenz zu schaffen.“

Man arbeite daran, so Ulbrich, verschiedene Führerscheinordnungen einheitlich zusammenzufassen. Dabei soll gelten: „Wir wollen keinesfalls Geltungsbereich oder Dauer einschränken.“ Zudem sollten weder die Ausrüstungsvorschriften verschärft noch „Boots-Nummernschilder“ eingeführt werden.

Die ursprünglichen Pläne der Bundesregierung stützten sich auf Empfehlungen von Segelexperten, etwa bei einer Sicherheitskonferenz für die Sportbootschifffahrt im April 2006.

Die Reformpläne haben viele Segler an Nord- und Ostsee verunsichert. Auslöser der Diskussionen war die Antwort auf eine Kleine Anfrage der FDP-Fraktion Mitte März. Darin bestätigte die Bundesregierung, nicht nur an neuen Kennzeichnungs- und Ausrüstungsvorschriften zu arbeiten. Auch eine Beschränkung der Gültigkeit des Sportbootführerscheins See auf bestimmte Küstenregionen werde erwogen, hieß es. Besonders umstritten sind seither Ideen für „Nummernschilder“ an den Booten sowie die Führerscheinvorschriften.

Wohin genau die Reise nun gehen soll, ist allerdings ungewiss. In manchen Punkten ist man in Berlin offensichtlich auch schon wieder zurückgerudert, doch die Verunsicherung in den Sportboot-Häfen bleibt.



Segel Club Unterelbe von 1929 e.V.

Nettelhof 8, 22609 Hamburg

	Name	Telefon privat	Telefon beruflich
1. Vorsitzende	Reinhild Simonsen	040/82 08 96	040/38 02 12 38
2. Vorsitzender	Oliver Fude	040/8 70 18 41	04103/8 00 28 11
Kassenwart	Hans M.C. Paulmann	040/82 74 62	040/5 40 39 97
Segelobmann	Karl Rainer Babinski	040/8 22 31 50	050 55/59 83 00
Schriftwart	Moni Kade	04103/1 63 91	
Jugendwart	Ulrich Kade	04103/1 63 91	040/81 90 91 84

immer aktuell:

www.scu-elbe.de

SCU Flaschenpost

Redaktion	Moni Kade, Julius-Leber-Weg 11, 22880 Wedel E-Mail: flaschenpost@segelclubunterelbe.de
Druck	Jürgens Druckladen, Feldstraße 17, 22880 Wedel Tel. 04103/1 79 58
Gestaltung	Thees Mendt - Grafiker, Pinneberger Straße 93, 22880 Wedel Tel. 04103/1 88 27 65, E-Mail: thees@uemail.de



HANS PAULMANN GMBH
ELEKTRISCHE ANLAGEN

Beratung Planung Herstellung Wartung



in Gewerbeanlagen

www.hanspaulmann.de

info@hanspaulmann.de

Telefon (040) 540 39 97

Telefax (040) 540 39 39

Tierparkallee 45

22527 Hamburg



SIEBOLDS+DINTER
Elektroanlagen GmbH

Telefon 040 / 59 55 42

Installation
Reparatur
Kundendienst
Elektrogeräte
Beleuchtungstechnik
Antennenbau
e-Heizung
Alarmanlagen
Videüberwachung
Einbauküchen
Radio/Fernsehen
Messebau

Notdienst Tag + Nacht:

Privat: Bajo Siebolds · Telefon 040 / 6 04 61 17

Privat: Klaus Dinter · Telefon 040 / 6 04 61 81

Segel-Club Unterelbe v. 1929 e.V.

Beitragskonto bei der Hamburger Sparkasse (20050550) Nr. 1253 128050



Wer macht eigentlich Ihre Werbung?

Full-Service - alles aus einer Hand!

Druckschriften
Anzeigen
Messe
Aussenwerbung
Beschriftungen
Bio-Aways
Crew-Fashion
Yachtfotos
Sportsponsoring
Events
Incer Lives

EMI
world

TMI world · Industriestr. 27 b · 22880 Wedel · Tel: 04103-800 280 · www.tmi-world.com

gaststätte »schlag«

Inh.
E. Neuhaus-Schwermann
M. Schlag

Täglich ab 17.00 Uhr geöffnet
Sonnabend, Sonntag und an Feiertagen
Frühschoppen von 11.00 - 13.00 Uhr
Dienstag Ruhetag

Rupertstraße 26 · Hamburg-Nienstedten
Telefon 040 / 82 05 22