



Segel-Club Unterelbe von 1929 e.V.

SCU Flaschenpost 1/2015





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 !

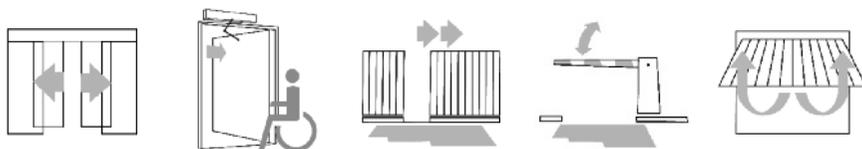
Rüschweg 27, 21129 Hamburg Finkenwerder

Mo - Mi von 14:00 - 18:00 Uhr, Do + Fr von 10:00 - 18:00 Uhr

Samstags (Frühling) von 10:00 - 13:00 Uhr

ENTRE//MATIC

Spitzentechnologie für Tür und Tor



ENTRE//MATIC Germany GmbH – Zweigniederlassung Hamburg (vorm. Peiser)
Brandstücken 42 · 22549 Hamburg · Tel.: 040/80 78 78 0 · Fax: 040/80 78 78 11
www.entrematic.com · hamburg.de@entrematic.com



Vorwort/Termine	4
Protokolle Dezember- und Generalversammlung	5
Peter Wesselhöft †	9
Was bisher in 2015 geschah	11
„Inge, hol mal den Leopardenkopf“	13
Ein Sommer geht zu Ende	15
Der Contender	22
Die 420er	24
Sevenstar Round Britain and Ireland Race 2014	26
Die Maut ist vom Tisch	28
NDR Info Spezial weiter im Digitalradio	29
Der SCU	30

Das Motiv der Titelseite („Vollzeug“ nach einem Aquarell von Ernst Pohlmann), sowie viele weitere Objekte können bei Gabriela Lorenzen als Kunstdruck und Doppelkarte erworben werden. Nach dem Tode von Ernst Pohlmann werden die Werke im Sinne des Künstlers weiterverkauft. Der Kunsthandel „Ernst Pohlmann Nfg.“ wird von seiner Nichte Gabriela Lorenzen weitergeführt.



Eine ständige Ausstellung befindet sich in 25482 Appen, Hasenkamp 1. Bitte vorher einen Termin vereinbaren unter, Telefon: 040 / 63 67 56 37, Mobil: 0174 / 810 18 82, Fax: 040-88 30 29 53 oder per E-Mail: ernst.pohlmann@hamburg.de

Weitere Informationen finden sich auch unter www.ernst-pohlmann.de

Liebe SCUer,

die Tage werden wieder länger, ans Segeln kann man so langsam schon mal denken und man sollte auch mit der Winterarbeit beginnen, sofern dies noch nicht geschehen ist. Ich hoffe zumindest, dass wir jetzt nicht noch von Schnee überrascht werden. Wenn die Sonne mal rauskommt, wärmt sie doch schon ein bisschen und auf Schneefall beginnend im Februar kann ich sehr gut verzichten. Die ersten beiden Veranstaltungen des Jahres liegen auch bereits hinter uns. Jedoch gehört gegebenenfalls zur Generalversammlung, sowie auch zur Ausfahrt eigentlich ja klirrende Kälte, aber diese hielt sich bisher zurück. Ich wünsche Euch eine schöne Zeit, mit Vorfreude auf den hoffentlich bald beginnenden Frühling, ohne noch verspäteten Schneefall.



Viele Grüße von Silke

Termine:

- | | |
|--|--|
| 21.02.2015, um 17.00 Uhr | Spiele-Abend im Polo Club Hamburg
Anmeldung bitte bei Charly |
| 25.02.2015, um 19.00 Uhr | Mittwochstreffen in der „Dübelsbrücker Kajüte“ |
| 12.03.2015, um 20.00 Uhr | Clubversammlung im Polo Club Hamburg |
| 25.03.2015, um 19.00 Uhr | Mittwochstreffen in der „Dübelsbrücker Kajüte“ |
| 28.03.2015, um 12.00 Uhr | Erbensuppenessen in der Teufelsbrücker Kajüte |
| 09.04.2015, um 20.00 Uhr | Clubversammlung im Polo Club Hamburg |
| 09.05.2015 | SCU-Regatta (Start: Hamburger Yachthafen) |
| Am 14. Mai wäre Clubversammlung. Dieser Termin fällt jedoch auf Himmelfahrt und entfällt damit. Ein möglicher Ersatztermin wird gegebenenfalls noch bekannt gegeben. | |
| 22. bis 25.05.2015 | Nordseewoche / Helgoland |
| 05. bis 07.06.2015 | Blaues Band |
| 11. 06.2015, um 20.00 Uhr | Clubversammlung im Polo Club Hamburg |



Protokolle:

Clubversammlung

11. Dezember 2014

Vorsitz: Silke Häwecker

Protokoll: Silke Häwecker

16 Mitglieder sind anwesend

1. Adventsbummel in Nienstedten

Der Adventsbummel war ein großer Erfolg. Es wurden 70 l Glühwein, 60 l Bier und ca. 500 Würstchen verkauft. Die Würstchen waren eine Spende der Fa. Hareico-Dölling. Der genaue Betrag, der der Jugendabteilung zukommt muss noch ermittelt werden, da noch nicht alle Kosten erfasst worden sind.

2. Ausfahrt

Christa organisiert für die Teilnehmer der Ausfahrt wieder Bahntickets. Diese werden auf der Generalversammlung im Januar ausgegeben. Wer mit der Bahn fahren möchte, muss sich bei Christa anmelden.

3. Bericht von Karsten Möller

Karsten hat uns von seiner Reise entlang der Küste von Südengland berichtet.

Generalversammlung

25. Januar 2015

Vorsitz: Oliver Fude

Protokoll: Horst Kühl

49 Mitglieder sind anwesend

1. Feststellung der Beschlussfähigkeit

Jedes Mitglied wurde mit einem Schreiben zu dieser Versammlung ein-

**UNSER SERVICE.
IHRE VORTEILE.**

- # Service & Verkauf
- # TV & HiFi
- # Multiroom-Systeme
- # Telefonanlagen

**media@home
Athmer**

Blankeneser Bahnhofstr. 48
22587 Hamburg
T 040 / 86 08 85
media@home-athmer.de
www.mediaathome-athmer.de



geladen. Damit wurde satzungsgemäß eingeladen. Es waren 49 Mitglieder anwesend.

2. Gedenkminute

Reinhard Lübs, Hannes Müller sind im letztem Jahr und Peter Wesselhöft in diesem Jahr gestorben. Olli hat uns zu einer Gedenkminute gebeten. Die Trauerfeier von Peter findet am 28.01.15 um 11⁰⁰ Uhr in der Kreuzkirche in Otten- sen statt.

3. Berichte über das Vorjahr

Silke berichtet über die Veranstaltungen des SCU im Jahr 2014:

- Generalversammlung am 22.01.2014 im Polo-Club Hamburg, Jenischstr. 26
- Ausfahrt nach Rantum auf Sylt vom 24.-26.01.14
- 8. Februar: Hamburger Seglerball auf dem Süllberg.
- Spieleabend im Polo-Club am 22. Februar.
- Erbsensuppenessen in der „Dübelsbrücke Kajüte“ am 26. März.
- Vortrag über Bootsversicherungen von Ole Pietschke/Yachtversicherung Pan- taenius am 10. April.
- 3. Mai SCU Regatta.
- 8. Mai Vortrag über die Strömungs-

verhältnisse in der Unterelbe von Marcus Böhlich.

- 28. Mai Grillen im Yachthafen.
- 6.- 9. Juni Charly als Wettfahrtleiter bei der Nordseewoche. SCU als Mitver- anstalter.
- 13.-15. Juni Segelwochenende in Surendorf mit den 420er und anderen Jollen.
- 5.-7. September Yachthafenfest mit Optiregatta .
- 19.-21. September Wochenende in Louisenlund für Opti und 420er.
- 21. Oktober Besichtigung von Blohm & Voss.
- 7. November Besichtigung von DESY.
- 22. November Grünkohl essen in Polo- Club.

4. Berichte der Warte

- Hannes Paulmann liest den Kassen- bericht vor. Die Einnahmen und Ausgaben schließen mit einem positiven Ergebnis ab. Hannes bedankt sich bei den ehrenamtlichen Helfern und Spendern, die zu diesem Ergebnis beige- tragen haben.
- Jan Matthies als Kassenprüfer hat den Bericht von Hannes bestätigt.
- Uli Kade berichtet über seine Arbeit mit den Kindern und Jugendlichen:
- Fitnesstraining der 420er, Schwimmen



- und Theorie der Optigruppe B mit Thees.
- Theorie der Optigruppe C1 und C2, 14-tägig mit Marco und Uli.
 - Jüngstenscheinprüfung bei Silke mit Matti, Leni, Tomke, Emma und Jule.
 - April: 1. Training 17⁰⁰- 19⁰⁰Uhr, segelfertig, immer dienstags mit Dagmar und Hans, Thees und Marco, Rasmus und Uli.
 - Kassenwart der Jugendabteilung: Torsten Feldstein
 - Training der 420er, jeden Mittwoch 17.30⁰⁰- 19.30⁰⁰, segelfertig mit Hans und Martin Krings vom SCOE.
 - Mai: Optimale, nur Patrick
 - Sept.: Yachthafen SCU-Opti-Pokal mit Thees und seinen Helfern. Borgwedel/Regatta-Louisenlund, Praxisprüfung und Jüngstenschein.
 - Ende Sept.: Ende der Trainingssaison mit Halbmodell und Büfett.
 - Es haben 13 Kinder Opti und 7 Kinder 420er gesegelt. Zwei weitere 420er wurden angeschafft und einer abgegeben.
 - Sieben 420er sind jetzt mit dem SCOE zusammen auf der Elbe.
 - Die Unterelbe-Express hat mehrere Regatten, Wochenendtouren und eine Herbsttour gesegelt.
 - Niklas und Max haben mit ihrem Contender bis in den November an vielen Regatten teilgenommen.
 - Im Ausbildungsbereich haben insgesamt 25 Jugendliche und Kinder teilgenommen.
 - Das sind 18% der Vereinsmitglieder.
 - Uli dankt allen Helfern, Spendern und engagierten Eltern. Es gibt wieder, wie alle Jahre einen Film von Moni und zwar gemeinsam mit allen Kindern, Eltern und Freunden im HYG.
 - Es fehlen noch Kinder für die kommende Saison, die im Opti gerne segeln lernen möchten.
 - Charly berichtet über die SCU-Regatta am 03.05.2014
 - Der Termin war in diesem Jahr ungünstig, deswegen haben auch nur 20 Boote gemeldet, davon 8 Boote aus dem SCU. Bei den Folkebooten hat Ove mit 16 sec. Vorsprung vor dem 2. gewonnen.
 - Bei den Albin- Express waren 5 Boote am Start. Marco ist als dritter durchs Ziel gegangen und die Unterelbe-Express hat den letzten Platz belegt.
 - Bei der Yardstick- Gruppe 1 hat Rasmus Feldstein mit dem 420er den 1. Platz belegt.
 - Bei der Yardstick- Gruppe 2 ist Thees als 1. durch Ziel gegangen.
 - Das Startschiff hat Hannes Paulmann wie immer zur Verfügung gestellt.
 - Ove berichtete über die Ergebnisse von



den Regatten bei denen Mitglieder des SCU teilgenommen haben.

5. Boris entlastet den Vorstand

6. Olli bedankt sich für die Arbeit der Warte und ehrenamtlichen Helfern

7. Wahl des 1. Vorsitzenden

Eine geheime Wahl mit Stimmzetteln hat stattgefunden. Olli Fude wurde einstimmig wieder gewählt. Die Warte behalten ebenfalls ihre Ämter.

8. Vergabe der Glasenuhr

Die Glasenuhr hat nach einer Abstimmung Karsten Möller für seinen Bericht über die Reise mit der „Acapulco“ von La Rochelle nach Vilamoura (Algarve) sowie für seinen Bericht über die Englandreise, gewonnen.

9. Ausblick auf das Jahr 2015

- Die nächste Clubversammlung ist am 12.02.15 im Polo-Club Hamburg.
- Hamburger Seglerball auf dem Süllberg am 14.02.15
- Spieleabend am 21.02.15, um 17⁰⁰ Uhr.
- Erbsensuppen-Essen in der Teufelsbrücker Kajüte am 28.03.15
- SCU-Regatta am 9.05.15

- Das „Blaue Band der Niederelbe“ vom 5. bis 7.06.15, wahrscheinlich drei Regatten.

Die 1. Regatta von Wedel bis Glückstadt. Die 2. Regatta von Glückstadt nach Cuxhaven. Die 3. Regatta von Cuxhaven nach Wedel oder Glückstadt. Die Regatten werden von den Segelvereinen SCU, SVAOe und SVC veranstaltet. Charlie ist Wettfahrleiter.

10. Ehrungen

Olli überreicht eine Urkunde an Edgar Stüdemann und Wolfgang Japp für 60 Jahre Mitgliedschaft im SCU.

11. Verschiedenes

- Die Vereinsatzung wird auf den neuesten Stand gebracht. Der Grundgedanke wird nicht verändert.
- Die Vereinsbeiträge werden in Zukunft im Februar eingezogen, weil die meisten Ausgaben für den Verein im Frühjahr entstehen.
- Christa hat die Fahrkarten für die Ausfahrt verteilt und Abfahrzeiten bekannt gegeben.



Am 18. Januar trat überraschend unser Clubmitglied

Peter Wesselhöft

**in aller Stille, von kaum jemanden bemerkt,
seinen letzten Weg an.**

Peter, ein Urgestein aus dem Teufelsbrücker Hafen, wurde 1961 in unseren Club aufgenommen. Keiner, der sich in den Vordergrund schob, kein Regattasegler den man in den Ergebnislisten von Wettfahrten zu lesen bekam, nein Peter war Fahrtensegler durch und durch. Wasser und Schiffe waren neben Autos seine Welt.

In einer ihm eigenen Art beobachtete er seine Umgebung. Still, mit wenigen Kommentaren, war er immer und überall dabei wenn sich SCUer trafen. Nicht vorne an, sondern immer in der zweiten Reihe. Er war eher unscheinbar, aber nicht zu übersehen. Mit seinem enormen Gedächtnis wusste er oft, was wer wann gemacht hat. Seine ruhige Art und Weise war sehr beliebt. Selten kamen kritische Worte über seine Lippen. Wenn sie aber kamen, versetzte er ihnen starken Nachdruck und so machen von uns in Erstaunen.

Seine seglerische Karriere begann mit einer

V-Jolle aus dem Familienkreis. Vereinsmitglieder fragten sich wenn er nicht bei Hochwasser in Teufelsbrück ankam: na, ist Peter gekentert oder treidelt er wieder? Angekommen ist er immer. Im Anschluss an die V-Jolle erwarb er einen Piraten, dem ein Neubau von A&R folgte. Irgendwann kribbelte es ihm in den Fingern und er baute mit fachkundiger Hilfe einen Amethysten aus. Dieses war der Grundstein für familientaugliche Fahrten. Richtig kommod wurde es dann, als er wiederum aus dem Familienkreis ein wunderschönes Mahagonischiff erwarb. Die Tage auf diesem Schiff genoss die Familie in vollen Zügen. Es bot Entspannung und Erholung für die Kinder, auch wenn Peter arbeitsbedingt nicht bei seiner Familie weilen konnte.

Viele, viele Wochenenden und Sommerreisen im SCUer-Freundeskreis genoss Peter mit seiner Familie. Als Steuermann hat er so manches Wetter überstanden und das nicht nur auf seinem eigenen Schiff. Auf einer sehr kalten



und windigen Reise auf dem Schiff des Vereinsvorsitzenden nach Danzig fiel psychisch und physisch bedingt der Rest der Mannschaft nahezu aus. Peter brachte das Schiff wohlbehalten zurück nach Kopenhagen. Ein gern gesehener Gast an Bord war er später, als er sein Segelboot gegen ein Tuckerboot eingetauscht hatte, auf so manchem Wochenend- und Überführungstörn.

Leider wurden die Tage auf den von ihm so geliebten Planken auf dem Wasser aufgrund seiner körperlichen Möglichkeiten weniger, so dass er sich auch von seinem letzten Schiff trennen musste. Die Wohnung auf Juist wurde weiter ausgebaut. Hier genoss er die unmittelbare Nähe zum Wasser und fand Entspannung.

Gern denke ich an Reisen mit ihm und Elke zurück, die uns nach Kalifornien, Hongkong und Bali führten. Reisen im engeren Freundeskreis ins Mittelmeer, die neuen Bundesländer oder an die Nordsee gehörten ebenso dazu. Er genoss es stets in zweiter Reihe. Um nicht aufzufallen oder/und aus Bescheidenheit bevorzugte er das, was seine Begleiter vorher ausgesucht hatten. „Das Gleiche für mich“ oder „the same for me“ waren oft seine Bestellungen. Dieses galt jedoch nicht für alkoholische Getränke. Er

bestellte maximal ein kleines Alsterwasser. Ganz selten trank er mal einen kleinen Likör oder beim Essen im Freundeskreis ein kleines Glas Wein.

Neben Schiffen, Wind, Wasser und Wellen begeisterten ihn Autos. In der Jugend fing es mit der Schrauberei an ihnen an. Sein handwerkliches Geschick und sein Wissen um Autos herum machten ihn, den Meister, an seinem Arbeitsplatz in einem Automobilhaus zu einem gefragten Mann. Gern schaute er auch bei Freunden vorbei, wenn diese am Schrauben waren, gab gute Tipps und reichte eine Hand. Zu kleinen motorsportlichen Wettkämpfen oder Oldtimerausstellungen kam er gern mit und freute sich an der Technik. Selber Werkzeug in die Hand zu nehmen, wurde jedoch weniger.

Fest in die Hand genommen hat er nun die Pinne, um seinen Kurs allein zu steuern begleitet mit den besten Wünschen von seinen SCUern:

Mit einem dreifachen GODEN WIND.

Einer aus unserer Mitte hatte mal aufgeschrieben VON EINEM GUTEN MENSCHEN KANN NIE GENUG DA SEIN. Dieses gilt wahrlich für Peter.

Dein Hannes



Was bisher in 2015 geschah



Generalversammlung am 25.01.2015 im Polo-Club, siehe hierzu auch das Protokoll

Vom 30.01. bis zum 01.02.2015 hatten Christa und Wilfried wieder eine sehr schöne Ausfahrt, zu einem sehr günstigen Preis



in das „Schloss Teschow“ organisiert. Weiterhin hatte die Beiden auch die Anreise per Bahn für die meisten vorbereitet, so dass auch die Anreise sehr unproblematisch war.



Das Hotel war sehr schön und auch das Essen war gut und ausreichend. Wie immer ein sehr gelungenes Wochenende. Vielen Dank hierfür nochmal an Christa und Wilfried.

Am Wochenende vom 06. bis 08.02.2015 war ein Großteil unserer Jugend zusammen

mit der SCOe-Jugend in Sankt Peter Ording zum Strandsegeln. Am Freitag erfolgte die Besetzung unseres Hauses durch vier Erwachsene und 15 Jugendliche. Unser



Haus liegt ca. 15 km von SPO entfernt, so dass nach einem gemütlichen Abendessen



und frühem Schlafen gehen, den ersten Tag beim Strandsegeln nichts entgegenstand. Um 10.00 Uhr wurde zusammen mit einer anderen Gruppe Jugendlicher von der Ostsee der Strand erobert. Zum Glück spiel-

te das Wetter mit, so dass auch der Spaß beim Strandsegeln nicht zu kurz kam. Gegen 16.00 Uhr waren dann alle wieder zurück im Haus und es wurde wieder in großer Runde gegessen und geklönt. Am Sonntag klingelten dann um 7.00 Uhr die Wecker, da aufgrund der Tide um 9.00 Uhr das Strandsegeln losging. Auch am Sonntag war der Wettergott wieder gnädig und es konnte schön gesegelt werden. Es war zwar sehr kalt, aber der Wind hat mitgespielt, so dass



alle sich sehr gut amüsiert haben. Nach dem Segeln wurden noch im Haus Waffeln gebacken und auch aufgeräumt. Anschließend ging es wieder zurück nach Hamburg.

Alles in allem ein rundum gelungenes Wochenende mit viel Spaß bei allen Beteiligten. Vielen Dank vor allen Dingen an Nine, Christiane, Martin und Hans-Joachim.

Silke



Boris Kegel-Konietzko: „Inge, hol mal den Leopardenkopf“

Der Naturforscher Boris Kegel-Konietzko aus Blankenese wird 90 Jahre alt. Rückblick auf ein Leben voller Abenteuer. Schon als Kind war der Diplom-Biologe von Kunst aus Afrika umgeben.

Quelle: Hamburger Abendblatt, Ralf Nehmzow

Boris Kegel-Konietzko, 89 Jahre alt, ist ein netter älterer Herr. Bedächtig sitzt er in seiner Villa am Elbhang des Treppenviertels. Er ist auf einen Gehstock angewiesen, aber geistig in bester Form. Sein Leben in Afrika? Der Diplom-Biologe und Naturforscher, der einst den Kongo erforschte, lächelt. „Inge“, sagt er, und meint seine Frau, „hol doch bitte mal den Leopardenkopf.“ Wenig später liegt das Skelett, gut präpariert, auf dem Wohnzimmertisch. Der betagte Mann nimmt es in die Hand, klappt das Gebiss des Tieres auf und zu. „Wir haben inzwischen eine freundschaftliche Beziehung“, sagt er. Ein netter Scherz, denn: Im Dschungel im Kongo griff das Raubtier den Blankeneser mal an. Er überlebte, der Leopard nicht.

Es ist eines von vielen Abenteuern des Boris Kegel-Konietzko. Der international renommierte Kunsthändler, der sich seit Jahrzehnten mit Afrika befasst, wird am 8.

Februar 90 Jahre alt. Sein Wohnzimmer könnte ein Saal im Völkerkundemuseum sein. Wohin man schaut: Masken und Holzfiguren.

Schon als Kind war Boris Kegel-Konietzko von Kunst aus Afrika umgeben. „Mein Kinderzimmer war in einem Raum, in dem mein Vater damals schon viele Kunstgegenstände aus Afrika aufbewahrte“, sagt er. Sein Vater war gelernter Kaufmann, verdiente sein Geld aber bald mit dem Handel von außereuropäischer Kunst. In Eilbek wuchs Boris Kegel-Konietzko auf, nach dem Abitur wurde er 1943 zum Reichsarbeitsdienst nach Polen einberufen. Nach Einsätzen an der Westfront kam er 1945 in amerikanische Gefangenschaft, dann in französische. Nach seiner Entlassung studierte er Biologie, Chemie und Fischereiwissenschaften in Hamburg. 1952, sein Diplom mit einer Arbeit über die Unterelbe



in der Tasche, forschte er zunächst in Belgien – zwei Jahre später begann sein Abenteuer Afrika: Das Institut des Parcs Nationaux de Belgique schickte ihn in den Kongo, damals eine belgische Kolonie, um den Semliki-Fluss zu erforschen. Der erste Eindruck im zentralafrikanischen Land: „Flüsse, Urwald, die wunderbaren, ungewohnten Geräusche der Tiere.“

Sein neues Zuhause: eine feste Lehmhütte in einem Camp in der Provinz Kivu, mit Strom und fließendem Wasser. Als afrikanische Mitarbeiter hatte er unter anderem einen Jäger, einen Fährtensucher, einen Präparator und zwei Chauffeure. Der 230 km lange Semliki ist der einzige Abfluss des ostafrikanischen Eduardsees und einer der Zuflüsse des Albertsees. „Früh morgens zogen wir meist los. Wir erforschten zum Beispiel den Salzgehalt und andere Faktoren des Flusses – unter anderem auch, welche Tiere dort lebten.“

Kegel-Konietzko schaut auf seinen Leopardenkopf, die Erinnerung ist wieder da: Eine Außen-Forschungsstation, ein paar Hundert Kilometer vom Camp entfernt am Albertsee. „Ich schlief in meiner Hütte, plötzlich wurde ich von Schreien geweckt. Einheimische baten mich, ihnen zu helfen,

ein Leopard sei in der Gegend, der schon Ziegen getötet hatte.“ Er schnappte sich ein Jagdgewehr, zog los. Mit Herzklopfen schlug er sich durchs Dickicht. „Plötzlich spürte ich den Leopard hinter mir, er sprang mich an. Er ging zu Boden, ich aber auch.“ Die Einheimischen schlugen mit Speeren und Macheten auf das Tier ein.

„Ich schoss mit dem beschädigten Gewehr“ – der Leopard war erlegt. Der Kunsthändler zeigt auf seinen rechten Arm, seinen Hals, Narben blieben: "Ich hatte 21 Wunden, es tat sauweh, Bisse sind schmerzhafter als Schnitte.“ Eine Einheimische verarztete ihn notdürftig, ehe er per Jeep zu einem rund 60 Kilometer entfernten Arzt gebracht wurde.

1956 übernahm der Abenteurer die Leitung des Zoos im Brazzaville in der damaligen französischen Kolonie Äquatorial-Afrika. „Wir hatten ein paar Hundert Tiere, einige unserer Schimpansen wurden in die USA verkauft zur Weltraumforschung.“ Einer, namens Arthure, wurde sein Begleiter zu Hause. „Er war mein Hausgenosse, aß mit mir am Tisch“ – und ärgerte bisweilen die Afrikanerinnen, die damals mit ihren Kindern oft den Zoo besuchten. „Wir fuhren jeden Tag auf den Markt und haben für die Tiere Fleisch, Gemüse und anderes Futter



eingekauft, Geld spielte keine Rolle“, sagt Boris Kegel-Konietzko.

Zurück in Blankenese kam 1958 das neue Leben als Teilhaber und späterer Allein-inhaber der mütterlichen Firma Lore Kegel, die fortan unter Kegel und Konietzko lief. Als Experte ist Boris Kegel-Konietzko nach wie vor gefragt. Ehefrau Inge, mit der er seit 48 Jahren verheiratet ist, bringt gerade ein Fax – eben hat er wieder etwas aus seiner Sammlung verkauft.

Mit Segeln, seinem weiteren Hobby, hat er vor einem Jahr aktiv aufgehört. aber er ist nach wie vor Mitglied im Segel-Club Unterelbe. Die Familie hält ihn auf Trapp. Er hat drei Söhne, einer ist aktiv im Musikgeschäft, unter anderem Frontmann der Industrial-Rockband KMFD. Den 90. Geburtstag feiert der Mann, der Malaria und tropische Wurmerkrankungen überlebte, nur im kleinen Familienkreis.

Ein Sommer geht zu Ende

An einem verregneten Dienstagabend. Beim Abendessen im Hause Häwecker kamen wir auf das Thema Saisonplanung, und stellten fest, dass sowohl die Internationale Deutsche Meisterschaft als auch die Europameisterschaft der Contender dieses Jahr im Norden Deutschlands stattfinden sollten. Die Deutsche im Rahmen der Travemünder Woche und die Euro direkt im Anschluss in Kühlungsborn.

Am Donnerstag, den 17.07.2014 trafen Niklas und ich uns in der Halle im Yachthafen, um die Boote für die kommenden zwei Wochen Regatta fertig zu machen. Da wir zwischen den Meisterschaften nicht nach zurück nach Hamburg wollten, musste alles in besten Zustand sein.

Zwei Tage später um 8:30 Uhr ging es dann

von mir zuhause aus mit unserem vollgepacktem Fluffytuttu, einem silbergrauen VW-Bus, auf die Autobahn in Richtung Lübeck. Der Plan durch frühes Losfahren einen Stau zu umgehen, ging leider nicht auf. Wir brauchten statt der geplanten zwei Std. leider 3,5 Std. was aufgrund der Klimaanlage für uns zum Glück nur halb so schlimm war, somit amüsierten wir uns



köstlich über all diejenigen, die mit hochroten Köpfen in ihren Autos saßen, welche offensichtlich keine Klimaanlage hatten.

Als wir dann endlich auf dem Priwall, gegenüber von Travemünde ankamen, mussten wir feststellen, dass wir wohl nicht die einzigen waren, die auf die Idee gekommen, sind einen Tag früher anzureisen. Somit fiel die Suche nach DEM Campingplatz auch recht schnell aus. Es gab noch genau eine Stelle an der Fluffytuttu samt Vorzelt genug Platz hatte und sich wohlfühlte. Also alles Aufbauen und ab zum Check-In und uns anmelden. Auch die Hoffnung, die Campingkosten eventuell zu sparen, wurde lei-

der enttäuscht. Als wir gerade das Check-In Zelt verlassen wollten, fragte die junge Dame hinter dem Tresen doch noch, wie wir eigentlich untergebracht sind. Also noch mehr Geld bezahlen. Was tut man nicht alles, um Regatta zu segeln.

Nachdem wir den ganzen offiziellen Kram hinter uns gebracht hatten, fuhren wir mit der Touri-Fähre zurück zum Priwall und bedauerten, genau wie im Jahr zuvor, kein eigenes Boot zum Überqueren der Trave mit zu haben. Auf dem Campingplatz angekommen ging es dann an das Aufbauen der Boote, was sich auf einer völlig überfüllten Wiese bei gefühlten 30 Grad Celsius als



nicht ganz so einfach herausstellte. Aber auch diese Hürde haben wir genommen und so standen unsere Boote 1,5 Stunden später hübsch nebeneinander am Priwall Strand. Natürlich mit gehisstem SCU-Stander am Mast von Niklas Boot.

Auch durfte der Aufbau unserer Schlafstätte für die nächsten Tage nicht zu kurz kommen. Mit dem riesigen Vorzelt und einem VW Bus zum Schlafen waren wir optimal ausgerüstet und so ging es daran den Rest des Tages entspannter anzugehen.

Am nächsten Morgen war der Start auf entspannte 13:00 Uhr angesetzt, was uns ermöglichte etwas auszuschlafen und in Ruhe zu Frühstück. Schon beim Frühstück ging das Gerücht rum, es sei mit etwas mehr Wind zu rechnen. Als wir dann am Strand standen, wurde dieses bestätigt. Und als wir uns gegen 11:30 Uhr auf den Weg zum Bahn machten, wussten wir dann auch, wie sehr es wehte. Mit durchschnittlich 22 kn und 2,5m Welle kämpften wir uns in Richtung Startlinie. Niklas wahrscheinlich mit etwas mehr Begeisterung als ich, da wir sehr klar aufgeteilt haben wer welchen Wind lieber mag. Trotzdem schafften wir es beide, was nicht jeder von sich behaupten durfte. Ein Teil des Feldes (ca. 15 Boote) entschied

sich wieder an Land zu fahren oder gar nicht erst rauszufahren.

Am Startschiff angekommen legte die Wettfahrtleitung sehr zügig einen Kurs aus und wenige Minuten später begann der wilde Ritt, durch die für einen Contender doch recht gewaltige Welle. Ich muss sagen, dass die Am-Wind-Kurse doch noch wirklich gut zu bewältigen waren, alle fuhren auf eine Seite, machten so wenig Wenden wie möglich und fuhren auf das Luvfass zu, dabei möglichst tief stehen, das Segel maximal flach ziehen und in jeder Welle leicht abfallen, um hindurch zukommen. Technisch nicht so schwer, krafttechnisch war das bei drei Läufen schon anspruchsvoller. Die Downwinder hingegen waren für mich technisch sehr viel anspruchsvoller. So ein Contender wird nämlich bei 2,5m Welle und 22kn von hinten wahnsinnig kippelig und beim Halsen verhält er sich gern auch etwas zickiger. Aber wir kamen sauber durch den ersten Tag und waren mit unseren Ergebnissen (Niklas: 30, RET, 28 / Max: 44, 44, 38) hinsichtlich der extremen Bedingungen doch sehr zufrieden.

Am Abend hieß es dann nur noch schnell was Essen und dann möglichst schnell etwas Entspannung oder ab ins Bett.



Am zweiten Morgen der IDM, wir wachen auf, schauen aus dem Bus und sehen... Noch mehr Wind als am ersten Tag. Draußen sind die ersten schon am Spekulieren, ob es eventuell eine Startverschiebung gibt. Und tatsächlich etwa 60min später kommt die Durchsage, dass wir uns bitte bereithalten sollen, aber nicht auslaufen dürfen. Dies wiederholte sich noch zweimal und um 13 Uhr hieß es dann endlich Abbruch aller Wettfahrten. Das Startschiff war nicht in der Lage in der Welle auf unserem Renngebiet zu ankern, dies hieß für uns Freizeit. Bei angenehmen 28 Grad Celsius lässt sich da schon so einiges machen.

Wir nutzen die Zeit ganz unterschiedlich, während Niklas die Zeit zur seelischen Entspannung am Auto nutzte, ging ich mit der etwas unternehmungslustigeren Truppe Travemünde unsicher machen.

Am dritten Tag der Meisterschaft sah das Bild leider ähnlich aus wie am zweiten. 28 kn und mittlerweile 3 m Welle. Resultat Abbruch aller Rennen. Diesmal jedoch auf Entscheidung der Contender-Klasse. Als wir den Wetterbericht hörten, bestand ein Großteil des Feldes hinsichtlich der Europameisterschaft in der darauffolgenden Woche darauf, das Material zu schonen

und die Rennen abzusagen, was auch geschah. Bis zu diesem Zeitpunkt mussten jedoch auch schon 2 Masten, 1 Baum und zahlreiche Segel dran glauben. Somit gab es einen weiteren freien Tag, der wieder sehr unterschiedlich, aber vor allem mit ganz viel Entspannen genutzt wurde.

Für die Meisterschaft jedoch sah es nicht gut aus, da man für eine gültige Meisterschaft vier Rennen im Kasten haben muss, machten sich viele schon Sorgen und waren sichtlich genervt, dass wir nicht gesegelt sind. Aber selbst diese Befürchtung wurde schnell vergessen. Denn es gab ein Gespräch, welches alle anderen Gespräche in den Schatten stellte, der Streit über das Steckschwert... Ein Italiener fuhr nämlich ein für die Klasse ungewöhnliches Steckschwert (üblicherweise fährt man Klappschwerter), dieser Italiener war dazu auch noch erster, mit einer Serie von drei ersten Plätzen. Also ging die Diskussion los, und jeder kannte die Klassenregeln am besten.

Letzter Tag der IDM am Morgen, Wind unverändert viel, Welle irgendwie auch. Doof! Wird gesegelt? JA! Und das war auch gut, so kamen noch einmal drei schöne Rennen in die Wertung. Zwar waren es wieder extreme Bedingungen mit hoher Welle



und viel Druck in der Luft, aber fair genug. Die Hauptsache jedoch war das der wilde Ritt einfach Spaß gemacht hat, was ja eigentlich die Hauptsache ist. Wir beendeten die Rennen irgendwo im Mittelfeld und waren am Ende 27. bzw. 39. von 52 Teilnehmern.

Zurück an Land hieß es erst einmal die Sieger zu beglückwünschen, um dann in Windeseile die Boote abzubauen, zu verladen und das Camp wieder abzureißen, damit es am selben Tag noch nach Kühlungsborn gehen konnte. Achso, der Italiener, der noch einmal drei erste gefahren war, wurde wegen seines Schwertes für alle Läufe disqualifiziert.

Alles lief wie am Schnürchen und so rollten wir recht schnell in Richtung Marina Kühlungsborn. Dort angekommen ging die Suche nach dem Campingplatz los, die

schon etwas angetrunkenen Briten waren uns dabei leider keine Hilfe. Sie freuten sich dafür sehr, dass wir auch Contender Segler waren. Nach etwas Hin- und Herfragen konnten wir dann zu mindestens den Trailer im Hafengelände abstellen und wurden an einen Pferdewirt verwiesen, der uns dann sagte das seine Pferdewiese der Campingplatz sei... NA TOLL, eine viel zu kleine, vollgeäpelt Wiese für 130 Segler. Unser entscheidender Vorteil jedoch war das wir uns aussuchen konnten, wo wir Campen wollten und so hatten wir die wohl sauberste Stelle. Jetzt hieß es für uns erst einmal zwei Tage Pause, dann zwei Tage Vermessung, bis es Montag dann mit der Euro losgehen sollte. Für uns begann diese Zeit mit ausschlafen und Camp aufbauen. Danach machten wir uns auf die Suche nach einem Fahrradverleih, da Niklas und ich einfach zu faul waren täglich mehrfach die ca. 1,2 km zwischen Campingplatz und Marina zu Fuß zu



gehen. So wurden wir stolze Besitzer von zwei Mustang Classics. Die Tatsache, dass unsere Fahrräder wirklich den Aufdruck Mustang hatten, wurde über die EM zum „Running Gag“. Nachdem wir alle wichtigen Dinge geklärt hatten, fingen wir an unsere Boote auszupacken, alles einmal aufzubauen und kleinere Schäden von der IDM zu fixen. Grandioser Weise alles bei blauem Himmel und 28 Grad Celsius.

Samstagmorgen begann dann die Vermessung, eigentlich ja kein Thema, alles ausbauen, alles wiegen und dann wieder alles einbauen. So weit so gut. Das mein Boot etwas schwerer als optimal ist, wusste ich ja. Das mein Mast nur grade so das Maximalgewicht hat, wusste ich auch, aber das mein nagelneues Segel aus dem April 2014 zu groß ist, war mir neu. Also Diskutieren, nochmal messen, Hans anrufen, Segel ins Kühlhaus der Hafenkneipe legen, wieder messen. Immer noch zu groß. Verdammt! Das hieß, kein Stempel und vor allem kein Segel. Zum Glück segeln wir aber Contender und nicht irgendeine Bootsklasse, in der es nur um den Kampf auf'm Wasser geht, sondern um die Freude am Segeln. Nach einigen Minuten tauchten mehrere andere Contender-Segler auf und boten mir ihre dritten Segel an. Somit hatte

ich nach einem nervenaufreibenden Nachmittag doch noch ein Segel, in dem ich nur noch die Nummer ändern musste.

Am Montag ging es dann endlich los. Mit 120 Booten trieben wir bei ungefähr 6 Knoten Wind auf einer viel zu langen Startlinie und hatten wohl so viel Lust endlich loszulegen, dass wir drei Versuche brauchten, um regelkonform zu starten. Dies stellte sich als sehr kompliziert heraus, da am deutlich bevorteilten Pinend nicht zu hören war, dass am anderen Ende der Linie der allgemeine Rückruf hochgezogen wurde. Also segelte die Pinend-Gruppe, in der auch ich mich befand immer munter los bis irgendwann ein Jury Boot kam, um uns zurück zu schicken. Nach drei Versuchen jedoch schafften wir es dann aber doch einen guten Start zu fahren.

Ich bin recht weit in Richtung Pinend gestartet, um dann auf der linken Seite hoch zu fahren, da ich dort einen klaren Vorteil sah. An der Luvtonne angekommen, sah ich, dass mein Plan auch irgendwie aufgegangen war. Ich war irgendwo im Mittelfeld, was ich als sehr erfreulich empfand. Auf dem ersten Raumschenkel konnte ich meine Position ganz gut verteidigen, ebenso auf dem zweiten. Also noch mal hoch zum Luvfass, wie-



der über links und wieder ging der Plan auf und ich konnte sogar noch einige Plätze gutmachen. Vorm Wind runter zum Gate und der Wind fing an einzuschlafen, na klasse. Ich schaffte es aber noch zum Tor und dachte mir zwei Mal links, nehmen wir nochmal links. Leider wurde aus diesem eigentlich logischen Schluss so gar nichts. Der Wind drehte rechts... Ich bin sofort gewendet und nach rechts gefahren. Doch der Wind schlieft immer mehr ein und ich stand. Zum Glück stand der Rest auch. Bis sich am oberen Feldrand Wind auftrat, nur leider genau da, wo ich nicht war. So durfte ich zusehen, wie ein großer Pulk an mir vorbeitrieb und sich gegenseitig durchs Ziel schob. Ich bin dann irgendwo unter den letzten 15 Booten ins Ziel gegangen. Nicht gerade der beste Start in eine Europameisterschaft.

Die nächsten Tage wurden deutlich besser bei leichten Winden um die 7 Knoten und einmal auch 15 Knoten segelten wir noch an zwei weiteren Tagen. Die anderen beiden Tage mussten wir im Hafen auf Wind warten, der dann nicht eintraf. Aber Kühlungsborn hat einen klasse Strand und auch einen ganz netten Ortskern. Am Freitag standen dann für mich ein 67ster ((78), 44, 61, 75, 76, 62, 42) und für Niklas ein 80ster (53, 85, 73, 80, 78, 53, (DNC)) als Ergebnis auf dem

Zettel. Mit diesen Ergebnissen sind wir beide recht zufrieden, obwohl die Einzelergebnisse sicherlich besser hätten sein können. Aber dafür haben wir noch Zeit. Am letzten Tag der EM ging es dann gleich nach der Siegerehrung wieder Richtung Hamburg.

Die weitere Saison gab es nicht mehr so viel, da ich mit dem Beginn meines Studiums und dem damit verbundenen Umzug nach Kiel genug zu tun hatte und auch Niklas mit dem Beginn der Oberstufe in der Schule voll eingespannt war. So stand nur noch zum Ende des Jahres wie immer die Letzte Helden Regatta an.

Zum Abschluss an diesen sehr langgeateten Bericht und vor allem an diesen tollen Sommer möchten wir natürlich auch noch einmal Danke sagen. Vor allem Hans, der uns wo er nur kann mit Fahren, Trainieren, Reparieren und so vielem mehr unterstützt. Dann danken mir noch unseren Eltern, die uns mit Fahren und allem anderen fördern und natürlich auch dem SCU, unter dessen Namen wir segeln.

Einen schönen Winter und einen guten Start ins neue Segeljahr wünschen

Max (Ger 1687) und Niklas (Ger 467)

Der Contender

gesegelt z.B. von Max und Niklas

Einhand im Trapez!

Wer den sportlichen Wettkampf sucht und dabei im Trapez stehen will kommt um den Contender nicht herum. Nach wie vor ist er sportlich gesehen das Maß der Dinge in dieser Kategorie. Keine andere Klasse in Deutschland bietet auch nur annähernd vergleichbar große Felder. Keine andere Klasse bietet ähnliche viele Regatten.

Das Contenderskiff wurde 1967 vom genialen Konstrukteur Bob Miller gezeichnet und gewann im darauf folgenden Jahr die vom Weltseglerverband (IYRU) ausgeschrieben Vergleichswettfahrten für Einhandboote. Daraufhin erhielt der Contender den Status einer internationalen Klasse. Seit diesen Tagen hat sich zwar vieles geändert (z.B. zuletzt die modernen Kohlefaser-Riggs) aber eine Sache ist heute wie damals unabdingbar – Das Trapez! Diese Einrichtung ist es, die den Unterschied zu „normalen“ Jollen ausmacht und den Contender erst sein volles Potential ausspielen lässt!



Das Boot:

Länge:	4,88 m
Breite:	1,44 m
Gewicht:	83 kg
Segelfläche:	10,8 qm
Baumaterial:	GFK oder Sperrholz (formverleimt)
Rigg:	Carbon-Faser
Preis:	ab 8.600,- EUR komplett (incl. Carbonrigg & Segel)

Der Contender zeichnet sich durch ein günstiges Preis/Leistungsverhältnis aus. Ein neues segelfertiges Boot ist bereits ab ca. 8600,- Euro (incl. Carbonrigg & Segel) zu haben, gute Gebrauchboote bekommt man bereits ab 3.000 Euro. Bedingt durch die hohe Qualität der Boote sind so auch 15 oder 20 Jahre alte Boote heute oft noch voll konkurrenzfähig.

Geschwindigkeit:

Bedingt durch das Trapez kann der Segler sein Körpergewicht viel weiter außenbords verlagern als bei Booten die lediglich mit



Ausreitgurten ausgerüstet sind. So ergibt sich, dass der Contender bei Trapezwind (ab 2-3 Bf. aufwärts) rund 20% schneller als gewöhnliche Einmannjollen ist.

Chancengleichheit:

Ein Idealgewicht wie in anderen Klassen gibt es im Contender nicht. Der Vorteil des höheren Gewichts an der Kreuz wird durch den Nachteil auf raumen Kursen und während der Manöver wieder aufgehoben. So liegt das Gewicht der Top-Segler zwischen 65 und 95 kg. Vielmehr als das Gewicht spielt aber die Erfahrung und das Geschick des Seglers eine Rolle. „Die Sachen einfach mal auszuhängen“ das wird es im Contender nicht geben!

Die Segler:

Den „typischen“ Contendersegler gibt es nicht. Was uns eint, ist die Freude am sportlichen Segeln auf hohem Niveau. Auf dem Wasser geht es daher schon ambitioniert zu Sache. Protestieren ist dann allerdings nun auch wieder nicht unsere Sache. Auf dem Wasser geben wir zwar alles, aber wir wollen uns danach an Land auch noch in Augen schauen können. Denn im Endeffekt segeln wir doch miteinander und nicht gegeneinander. Dieser Umstand ist wohl auch ein Grund dafür, das ehemalige Segler aus

Zweimannbooten in unserer Klasse meist nichts vermissen. Ansonsten ist die Klasse durch ihre Vielfalt geprägt. Vom Schüler bis zum Chef, egal ob leicht ob schwer, ob Mann oder Frau, der Contender ist ein Boot für jedermann. Diese bunte Mischung ist es wohl auch, die die Gewähr dafür bietet, dass auch das „Après-Sailing“ immer etwas besonderes ist.

Die Regatten:

Regatten werden im Contender weltweit ausgerichtet. Zu den Highlights zählen u.a. die Welt- und Europameisterschaften, sowie die jeweiligen nationalen Meisterschaften. Aber auch auf den großen Segelveranstaltungen wie der Kieler Woche, der Travemünder Woche, Sail Extreme (DK) oder der Sail Melbourne ist der Contender ein regelmäßiger Gast. Hinzu kommen hochkarätige Regatten auf den schönsten Revieren der Welt – Gardasee, San Francisco, Sidney diese Orte finden sich genauso selbstverständlich im Regattakalender wie Kiel, Schwerin und Bodensee. Hinzu kommen noch zahlreiche regionale Regatten auf kleineren Revieren. Man muß also bei weitem nicht immer weit fahren um die nächste Regatta zu erreichen.

Quelle: www.contenderclass.de



Die 420er

Dies sind unsere Vereinsjollen, die von unseren Jugendlichen gesegelt werden. Zur Zeit besitzt der SCU fünf 420er.

Das Boot:

Länge:	4.20 m
Breite:	1.63 m
Masthöhe:	6.26 m
Segelfläche:	10,25 m ²
Großsegel:	7,45m ²
Fock:	2,8m ²
Spi:	9m ²
Baumaterial:	Kunststoff/ GFK
Crewgewicht:	ideal: 110-130 kg

Der 420er ist eine 2-Personen Rundspanter Jolle, wobei der Vorschoter im Trapez segelt. Die Crew muss bei viel Wind das Boot exakt gerade segeln, um dadurch möglichst schnell ins Gleiten zu kommen und maximale Geschwindigkeit zu erreichen.

Die Geschichte des 420ers

Das Gleitboot ist sowohl für männliche, weibliche als auch gemischte Mannschaften gleich gut zu beherrschen. Seit 1960 wurden über 53.000 420er registriert. Durch die Einführung des Spinnakers und des Trapezes im Jahr 1971 wurde der 420er mehr und mehr von der Jugend angenommen.

1971 wurde der 420er zur internationalen Bootsklasse und erhielt dadurch einen neuen Aufschwung. Die 420er Klasse hat sich in den vergangenen 40 Jahren stets dem hohen Standard moderner Jollen angepasst. Dadurch ist der 420er ein weltweit anerkannter Bootstyp, der im Wettbewerb mit anderen Bootsklassen bestehen kann. Internationale Begegnungen und Segler-austausch-Programme bis nach Australien beweisen, wie aktiv die Klasse ist. Weltweit gibt es kaum ein Land, wo man den 420er nicht segelt. Entsprechend anspruchsvoll ist die Konkurrenz bei Welt- und Europa-meisterschaften. Erfahrene 420er-Segler sind jederzeit in der Lage, in eine olympische Zweimann Bootsklasse wie zum Beispiel den 470er umzusteigen, wenn sie dem 420er entwachsen sind. Die deutschen Sektion der internationalen Klassenvereinigung UNIQUA Deutschland e.V ist die Interessenvertretung der etwa 1000 aktiven deutschen 420er-Segler und Seglerinnen auch auf internationaler Ebene. Sie betreut die Mannschaften bei herausragenden



nationalen und internationalen Regatten, koordiniert die deutschen Regattatermine und erstellt die Ranglisten. Das jährlich erscheinende „420er ECHO“ ist eine Informationsschrift, die über das Regattageschehen und Neuigkeiten aus der Klasse berichtet und von allen Seglern gern gelesen wird. Ein Jahresposter informiert die Mitglieder über alle Regattatermine.

Seit einigen Jahren gibt es in Deutschland und im naheliegenden Ausland über 100 Ranglistenregatten. In der deutschen Rangliste werden zur Zeit über 200 Segler geführt.

Die Mannschaft

Der Steuermann hat die Aufgabe, das Boot zu steuern und das Großsegel zu betätigen. Dabei muss er bei Am-Wind-Kursen darauf achten, dass das Boot immer an der Windkante fährt und optimal gerade im Wasser liegt. Auf Raumkursen muss der Steuermann den Spinnaker hochziehen, die

Fock bedienen und die Taktik übernehmen. Er ist außerdem für die Trimmvorrichtungen Baumniederholer, Schwert und Spinnaker-Uphawl (Toppnant) verantwortlich. Der Steuermann muss ständig durch Öffnen und Schließen des Großsegels dafür sorgen, dass es optimal steht.

Der Vorschoter hat die Aufgaben, das Boot durch das Nutzen des Trapezes gerade zu halten und auf Am-Wind-Kursen die Fock zu bedienen und die Taktik zu übernehmen. Auf Raumkursen baumt er den Spinnakerbaum aus und bedient ihn. Er ist für die Trimmvorrichtungen Unterliek, Cunningham (Vorliekstrecker) und Fockcunningham zuständig. Der Vorschoter muss im Trapez mit voll gestreckten Körper bei einer Böe die Fock ein kleines Stück öffnen und kurz danach wieder dicht ziehen, damit das Boot noch schneller zu gleiten anfängt.

Quelle: www.uniqua.de



Sevenstar Round Britain and Ireland Race 2014 auf der Haspa Hamburg

Alle vier Jahre findet eine der anspruchsvollsten Hochseeregatten in Europa statt. Das „Sevenstar Round Britain and Ireland Race“. Start ist im Solent, von dort aus geht es 1800 Seemeilen, im Normalfall im Uhrzeigersinn, um ganz Großbritannien und Irland, mit nur zwei kleinen Ausnahmen. Der Felsen „Rockall“ und die „Färöer“ müssen nicht gerundet werden. Der nördlichste Punkt der Regatta ist der Leuchtturm Muckle Flugga auf 60°51'20"N. Somit ist dieser Punkt weiter im Norden, als Cap Horn südlich ist.

Für mich war es das erste Mal, dass ich an dieser Regatta teilnahm. Die Vorbereitungen fingen schon im Winter an. Nach intensiven Vorbereitungen konnten wir endlich am Abend des 1. August die Überführung nach England starten. Nachdem wir bei einem kurzen Zwischenstopp auf Helgoland drei weitere Crewmitglieder und Essen (u.a. 20kg Entrecôte) eingeladen haben, ging es weiter. Nach drei entspannten Tagen auf See erreichten wir Hamble. Bevor wir fertig angelegt hatten, war der Grill auch schon heiß und die ersten Kilos des Entrecôte wurden verzehrt.

Bis zum Start am 10. August hatten wir noch eine lange To-Do-Liste abzuarbeiten. Wir waren mit allen Punkten fertig, das Fleisch

aufgegessen und waren einige Stunden auf dem Wasser, um ein paar letzte Manöver zu trainieren und einige Systeme zu testen. Während der Vorbereitungen haben wir regelmäßig die Wettervorhersage beobachtet und es war klar, dass es ein hartes und windreiches Rennen wird. Am Abend vor dem Start wurde bei der Steuermannsbesprechung bekannt gegeben, dass der Kurs geändert wird. Wir mussten daher nicht mehr im Uhrzeigersinn die Inseln umrunden, sondern gegen diesen. Am Abend genossen wir ein vom „Royal Corinthian Yacht Club“ ausgerichtetes Crew-BBQ.

Der Morgen vom Start war verregnet und wie erwartet windig. Als wir gerade ablegen



wollten, kam ein Funkspruch. Der Start wurde aufgrund des Wetters verschoben und sollte 21h später sein. Somit wurden uns Winde um 60kn im Englischen Kanal erspart. Am nächsten Tag ging es dann endlich los. Wir starteten mit 27 anderen Schiffen das Rennen. Das Feld war zwar nicht besonders groß, dafür aber hochkarätig besetzt. So war z.B. Sir Robin Knox Johnson und fünf Volvo 65, die dieses Rennen als Training für das Volvo Ocean Race nutzen, dabei. Die Klasse mit den größten Schiffen (IRC Zero) wurde ausschließlich von drei deutschen Schiffen besetzt, die „Varuna“ (Ker51), die „Bank von Bremen“ (JV 53) und wir auf der „Haspa Hamburg“ (JV52). Der Wind war zwar weniger als am Vortag, doch wir hatten immer noch gut 30kn.

Nach dem Start ging es mit einigen Segelwechseln nach Osten aus dem Solent. Noch im Solent hatten wir Befürchtungen eine Segellatte aus dem Großsegel zu verlieren. Um dies zu verhindern, ging ich mit Helm und Klettergurt gerüstet in den Mast. Von oben sah es alles deutlich besser aus, und die Segellatte war fest in der Tasche. Wie auch viele andere Teilnehmer hatten wir am ersten Tag schon Schäden. So ist uns der A3 kaputt gegangen. Den Gennaker ver-

missten wir noch einige Male im weiteren Rennverlauf. Zum Glück hatten wir nicht, wie andere Teams Schäden, die uns zur Aufgabe zwangen. Innerhalb der ersten 3-4 Tage hatten wir Wettereinfluss von dem ehemaligen tropischen Wirbelsturm Bertha. Im weiteren Rennverlauf bestimmte ein atlantisches Tief unser Wetter.

Nach nicht mal 12h war Dover quer ab, und wir verließen den Englischen Kanal. Nun folgten 600 sehr nasse Seemeilen in der Nordsee. Dann konnten wir nach einer kurzen Flaute den nördlichsten Punkt der Regatta runden. Muckle Flugga. Bei den Shetlands hatten wir mit den ersten Vorböten des Wetterumschwungs – umlaufende, schwache Winde – zu kämpfen, die wir durch ambitioniertes Segeln durchstehen konnten. Vor allem dienten diese ruhigen Stunden dazu, das Schiff, das Material und die Mannschaft zu trocknen. Ein kurzes Durchatmen an einem Punkt, der nördlicher liegt, als Kap Horn südlich.

Nach den Shetlands ging es raus auf den Atlantik und das zweite Tief erreichte uns. Wind mit 40kn forderte weitere Schäden. So ist uns beim Vorsegelwechsel das TuffLuff kaputt gegangen. Das Segel mussten wir Kräfte zehrend aus dem Wasser holen. Eine



Reparatur bei Nacht und den Bedingungen war nicht möglich. Somit setzten wir die Sturmfock, bei der wir nicht auf das TuffLuff angewiesen sind. Nach gefühlt zwei Stunden war das Segel gesetzt und wir kreuzten weiter Richtung St. Kilda. Nach etwa 20h unter Sturmfock bekamen wir eine provisorische Reparatur hin, und konnten ein anderes Vorsegel setzten.

Ab St. Kilda wurden wir für die Strapazen belohnt. Wir hatten uns bereits eine recht komfortable Positionierung im Feld ersegelt, die Distanz zum Ziel war „nur noch ein Fastnet“ und es folgten viele Stunden unter

Gennaker bei Sonnenschein mit Begleitung von Delfinen.

Im Englischen Kanal wurde es noch mal sehr spannend. Wir mussten uns mit leichten Winden und zum Teil viel Strömung von Kap zu Kap hangeln. Nach 8 Tagen, 9 Stunden, 55 Minuten und 17 Sekunden überquerten wir die Ziellinie als 2. in unserer Gruppe IRC 0 und insgesamt 4. von 18.

Unter folgender Adresse ist ein kurzes Video von uns zu finden:
www.vimeo.com/112627729

Die Maut ist vom Tisch

Das bestätigte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) heute gegenüber dem Deutschen Segler-Verband. Ein Sprecher des BMVI erklärte dazu: „Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erarbeitet gerade ein Wassertourismuskonzept, das noch in diesem Jahr vorgestellt wird. Eine Vignette für Sportboote ist darin nicht vorgesehen.“ ... Der Deutsche Segler-Verband begrüßt die Entscheidung des Ministeriums. DSV-Generalsekretär Gerhard Philipp Süß dazu:

„Das ist ein wichtiges Signal. Es stärkt den Optimismus tausender Wassersportvereine, Unternehmen und Tourismusanbieter im gesamten Bundesgebiet, Deutschland als Land des Wassersports weiter auszubauen.“

Quelle: www.kreuzer-abteilung.org



Abschaltung der Mittelwelle:

NDR Info Spezial weiter im Digitalradio

Der NDR wird seine Mittelwellensender am 13. Januar 2015 abschalten. Das programmliche Angebot aber bleibt erhalten. NDR Info Spezial, das als einziges NDR Programm noch über Mittelwelle verbreitet wird, kann weiter gehört werden. Es ist im Digitalradio DAB+, über das Internet, die NDR Radio App und über Satellit (DVB-S) zu empfangen. Auf NDR Info Spezial sind unter anderem wichtige Bundestagsdebatten und Fußballspiele, die ARD-Infonacht und der Seewetterbericht zu hören.

Mit der Abschaltung der Mittelwelle verabschiedet sich der NDR von einer Technologie, die vergleichsweise hohe Stromkosten verursacht und dafür eine Tonqualität bietet, die für die Mehrzahl der Hörer nicht mehr zeitgemäß ist. Ein Angebot in Stereo ist über die Mittelwelle ebenso wenig möglich wie die Verbreitung programmbegleitender Dienste.

Durch das Abschalten der Mittelwelle spart der NDR jährlich mindestens einen middle-

ren sechsstelligen Betrag – unter anderem durch wegfallende Kosten für Strom und den Betrieb sendertechnischer Einrichtungen. Der NDR wird das eingesparte Geld für die Verbreitung seiner Hörfunkprogramme im Digitalradio verwenden. Die Kommission zur Ermittlung des Finanzbedarfs (KEF) hatte die Landesrundfunkanstalten aufgefordert, die Mittelwellensender unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten abzuschalten.

Der SWR, der MDR, der HR, der RBB und Radio Bremen haben die Mittelwellenverbreitung bereits eingestellt. Von der Abschaltung im NDR-Gebiet sind die Sender in Flensburg (702kHz), Hamburg-Moorfleet (972 kHz), Hannover (828 kHz) und Lingen (792 kHz) betroffen.

Quelle. NDR



Segel Club Unterelbe von 1929 e.V.

Sachttestieg 5, 22587 Hamburg

	Name	Telefon privat	Telefon beruflich
1. Vorsitzender	Oliver Fude	040/8 70 18 41	04103/8 00 28 11
2. Vorsitzende	Silke Häwecker	04103/91 89 83	04101/54 52 11
Kassenwart	Hans M.C. Paulmann	040/82 74 62	040/5 40 39 97
Segelobmann	Karl Rainer Babinski	040/8 22 31 50	
Schriftwart	Horst Kühl	04104/8 05 05	
Jugendwart	Ulrich Kade	04103/1 63 91	

immer aktuell:

www.scu-elbe.de

SCU Flaschenpost

Redaktion	E-Mail: flaschenpost@segelclubunterelbe.de
Druck	MWW Medien GmbH, Sperberhorst 6, 22459 Hamburg www.druck-mit-uns.de
Gestaltung	Thees Mendt - Grafiker, Pinneberger Straße 93, 22880 Wedel Tel. 04103/1 88 27 65, E-Mail: post@mendtwerk.de

**Beitragskonto: Hamburger Sparkasse, BLZ 200 505 50, Konto 1253128050
IBAN: DE24200505501253128050, BIC: HASPDEHHXXX**

JETZT
Hamburger
Yachthafen

JENSEN

Bootsbau **WERFT**
aus
Meisterhand



Am Hamburger Yachthafen, Deichstraße 29, 22880 Wedel
Telefon: 04103-905 35 60, Fax: 04103-905 35 62
info@jensen-werft.de, jensen-werft.de

Seewasserbeständige Propellerwellen aus Werkstoff 1.4462...

...und nicht aus sogenanntem „Nichtrostenden Stahl“
Wir liefern Propellerwellen aus dem Werkstoff 1.4462. Die guten mechanischen Eigenschaften und die sehr hohe Korrosionsbeständigkeit machen ihn zum optimalen Werkstoff für ihre Propellerwelle.
Durch seine besonderen Eigenschaften ist er auch hervorragend für die Verwendung in der chemischen und petrochemischen Industrie, den Einsatz in Meer- und Brackwasser und im Offshore-Bereich geeignet.
Der Werkstoff 1.4462 vereint hohe Betriebssicherheit und lange Lebensdauer.

Rohr-(Kolbenstangen),
Zylinderrohre,
Maschinenteile und
Spezialkolbenstangen
.....
gehärtet · vernickelt
verchromt
auch in Edelstahl
.....
Einzel- oder Serien-
fertigung, Fix- oder
Herstellungslängen,
Abnahmen durch
Germ. Lloyd, TÜV,
Norske Veritas etc.
einbaufertig – nach
Zeichnung oder Muster



RSK Stahl- und Fertigteile Produktions- und Vertriebs GmbH
Hasenkamp 1 · 25482 Appen · Tel. 04101-54 52 0 · www.rsk-stahl.de

LOCAL EVENTS GLOBALLY



Jubiläum
Geburtstag
Firmenfest
Regatta
Promotion

