



Segel-Club Unterelbe von 1929 e.V.

SCU Flaschenpost 3/2013





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

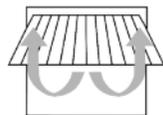
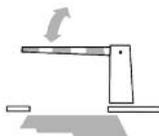
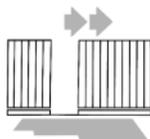
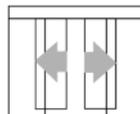
Samstags (Frühling) von 10:00 - 13:00 Uhr



PEISER

Tür- und Torautomatik
GmbH

*Spitzentechnologie
für Tür und Tor*



Brandstücken 42 · 22549 Hamburg · Tel.: 040/80 78 78 0

Fax: 040/80 78 78 11 · www.peiser.com · info@peiser.com



Vorwort / Termine	4
Protokoll Juni- und Augustversammlung	5
Halb und Halb	7
CHOSI VI – Das Projekt Rolex Fastnet Race	8
Acapulco meets Langeland	16
Yachthafen-Opti-Pokal 2013	19
Mats Krüger wird Hamburger Meister	20
Das Kehdinger Küstenschiffahrtsmuseum ist einen Besuch wert	21
BSH veröffentlicht Seekarten für Sportboote	20
Der SCU	22

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,

so langsam geht der doch sehr schöne Sommer zu Ende und es ist zurzeit schon recht herbstlich, wenn man nach draußen geht. Nach und nach kehren auch unsere Langzeitsegler zurück.

Auch wir hatten endlich mal einen gelungenen Segelurlaub. Dies Jahr hat sich die Geduld ausgezahlt, wenn man etwas später losgefahren ist. Wir wurden mit zwei Wochen herrlichem Segelwetter belohnt. Ein Bericht hierzu folgt in der nächsten Zeitung.

Genießt noch die hoffentlich schönen Herbststunden.

Ich wünsche Euch einen
schönen Spätsommer und Herbst,
viele Grüße Silke

Termine:

Clubversammlungen:

immer um 20.00 Uhr im
Clubhaus von Komet Blankenese,
Schenefelder Landstraße 85

10. Oktober 2013

Ingeborg und Peter berichten von ihrer
Norwegen-Reise

14. November 2013

Karsten Möller stellt uns den 2. Teil seiner
England-Fahrt vor

12. Dezember 2013

Thema folgt

Weitere Termine:

23. November 2013

Grünkohlessen im Komet Blankenese

07. Dezember 2013

Adventsbummel in Nienstedten
von 13 bis 19.00 Uhr



Protokolle:

Clubversammlung

13. Juni 2013

Vorsitz: Olli Fude

Protokoll: Horst Kühl

17 Mitglieder sind anwesend

1. Nordsee Woche

Der SCU war mit seinen Mitgliedern von allen Vereinen am stärksten im Team der Nordsee Woche vertreten.

Bei der Regatta nach Edinburg waren 21 Boote am start. 17 Boote sind durchs Ziel gegangen. 4 Boote haben aufgegeben.

2. Die Unterelbe- Express

Die "Unterelbe- Express" macht dieses Jahr keinen Ostseetörn. Eine Mannschaft von Jugendlichen, die das Boot segeln können, steht für dieses Jahr nicht zur Verfügung. Im nächsten Jahr ist der Nachwuchs aus den 420er-Seglern soweit, dass sie die Mannschaft der „Unterelbe- Express“ ergänzen.

3. Opti- Regatta auf Helgoland

Uli Kade fährt mit den Opti- Kindern, den Trainern und den Eltern vom 15.-19.06.2013 zu den Opti- Regatten nach Helgoland. Die Optis und die Begleit-

boote werden, wie immer, mit einem Kümo nach Helgoland gebracht.

4. Werner Jensen

Im Protokoll von der Generalversammlung vom 13. Januar 2013 unter 10. ist über Werner Jensen fehlerhaft berichtet worden.

Werner Jensen ist nicht 94 Jahre, sondern 97 Jahre alt und er wohnt nicht in Nyborg, sondern in Nysted.



TV Master's

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



5. Neuaufnahme

Thilo Pahnke hat einen Aufnahmeantrag gestellt. Thilo wohnt in Nienstedten. Er hat eine H- Jolle, Baujahr 1953, die im Teufelsbrücker Hafen liegt.

6. Nächste Clubversammlung

Die Juli- Versammlung fällt aus. Die nächste Versammlung findet am Donnerstag den 8.08.2013 statt.

Clubversammlung

8. August 2013

Vorsitz: Silke Häwecker

Protokoll: Horst Kühl

8 Mitglieder sind anwesend

1. Neuaufnahme

Thilo Pahnke hat bei der letzten Clubversammlung einen Aufnahmeantrag gestellt. Er wird voraussichtlich bei der nächsten Clubversammlung, wenn Olli anwesend ist, in den SCU aufgenommen.

2. Vorschlag zur zukünftigen Clubversammlung im August

Horst hat den Vorschlag gemacht, in Zukunft die Clubversammlung im August ausfallen zu lassen. Im Jahr 2012 waren auch nur 8 Mitglieder anwesend.

Eine offizielle Clubversammlung hat dann nicht stattgefunden. Das wird sich auch wahrscheinlich in den nächsten Jahren nicht ändern, weil noch viele Mitglieder im August auf Urlaubsreise sind.

3. Jugendabteilung

Silke berichtet vom Segeln der Kinder und Jugendlichen am Dienstag und Mittwoch jeder Woche abends mit den Optis, 420er und der Express.



Halb und Halb

Mein Wunsch war es dieses Jahr Urlaub auf Sardinien zu machen; Charly bekam das Angebot eines Arbeitskollegen auf dessen Schiff in den schwedischen Schären zu segeln. Nach kurzer Beratung sahen wir uns eine Woche als Pauschaltouristen auf Sardinien und eine Woche als Individualisten segeln.

Die mediterrane Sonne tat uns gut, zu der Zeit herrschten in Hamburg noch „winterliche“ Temperaturen. Wir genossen Antipasti, Pasta und sardischen Rotwein. Die Sonne brante uns auf den Bauch und das Meer hatte eine angenehme Temperatur. Allerdings stand die skandinavische Sonne im Juli der mediterranen in Nichts nach. Wir fuhren mit dem Auto über Puttgarden nach Göteborg, gönnten uns dort eine Stadtbesichtigung und den ersten Hotdog.

Gegen Abend kamen wir in Uddevalla an (80 km nördlich von der Hauptstadt), pünktlich zur Schiffsübergabe. Die „Eliza“ ist ein Feltzbau von 1997 mit einer Länge von 12m, Breite 3,30m und Tiefe 1,70m. Es gab also ausreichend Platz für zwei Personen. Von hier aus eröffnete sich für uns das gigantische Reich der Schären. Meine Befürchtung dort verloren zu gehen, oder auf einen Fels zu schippern erwies sich als unbegründet. Charly hatte ein „Navionics“ Programm auf dem iPad, mit dem wir mühelos die engsten Stellen passie-

ren konnten. Die im Reiseführer von Gerti und Harm Claußen beschriebenen pittoresken Orte, wie Gullholmen, Lysekil, Henan oder Fiskebäckskil gaben mit ihren roten Häusern eine schöne Kulisse, die Häfen waren leider sehr voll. Norweger, Schweden und Dänen waren mit großen Segelschiffen oder Motoryachten auf Urlaubstour, ein Vergleich mit dem „Kanale Grande“ lag da nicht fern. Hatte der Hafenmeister erst einmal einen Platz für uns gefunden, wurde von allen Seiten beim Festmachen geholfen. Besser gefielen uns allerdings die kleinen Häfen in Buchten, die nicht unbedingt aus der Karte ersichtlich waren. Hier konnten wir in aller Ruhe das Meer genießen, grillen und abends mit einem sardischen Wein den glühenden Feuerball untergehen sehen. Eine Woche nur Sonne bei 28°, Wassertemperatur 21°, leichte Winde aus der richtigen Richtung... so stellt sich klein Erna einen Segelurlaub vor...

und Astrid auch.

CHOSI VI – Das Projekt Rolex Fastnet Race

Mit einer simplen Frage fing alles an. Irgendwann im Sommer 2012 stellte unser Skipper die Frage: „Wollen wir nicht mal eine Regatta in England segeln? Den Hochseeklassiker vom Englischen Kanal in die Irische See.“ Alle nickten zustimmend. Der Vorschlag klang interessant und eine Hochseeregatta ist nichts Ungewöhnliches für die Crew. Hätten wir vorher geahnt, was alles auf uns zukommt, würden wir es trotzdem wieder so machen.



Die Frage brachte alles ins Rollen. Zunächst passierte allerdings nicht viel. Im Dezember wurde das erste Crew-Meeting zum Thema

Rolex Fastnet Race einberufen. Alle Fragen kamen auf den Tisch. Wer wird das Boot nach England segeln? Wer wird das Race-Team bilden? Welche Kosten kommen auf uns zu? Wo und wie werden wir unter kommen? Was muss am Boot getan werden? Welche Qualifikationen müssen wir erfüllen? Und die Katastrophe von 1979 kam auch zur Sprache. Es wurde ernst. Im Januar musste das Startgeld überwiesen werden und die CHOSI auf die Meldeliste gesetzt werden. Das Meldeportal öffnete am 7. Januar um 12:00 UTC und nach nur wenigen Stunden waren alle 320 Startplätze vergeben. Jetzt gab es kein zurück mehr. Wir stürzten uns in die Vorbereitungen.

Brennende Ölwannen, Schweinefüße und Hochseeseglerabende

Im Februar folgte das ISAF-Sicherheitstraining: Im Vollzeug mit aufgeblasener



Rettungsweste in die Rettungsinsel klettern, eine brennende Ölwanne löschen und Theorie auf dem Kutter. In einem anderen Kurs wurden Wunden versorgt und Schweinefüße genäht, um den erweiterten Erste-Hilfeschchein zu erwerben. Mit Vorträgen beim BSC (Taktik auf Hochseeregatten, Wetterkunde, etc.) ging es weiter.

Hochseeseemeilen und Damoklesschwert

Notwendige Hochseeseemeilen mussten innerhalb der letzten 12 Monate vor der Regatta ersegelt werden. Rund Skagen lag schon zu weit zurück und so sollten die Meilen von Helgoland nach Edinburgh zusammen kommen. Die Nordseewoche kam und wir starteten bei Nebel und Piepwind. Eine angekündigte Unwetterfront mit Windstärken von bis zu 10 Beaufort vor der schottischen Küste zwang uns vorzeitig nach 130 sm zum Abbruch der Regatta. Damit war ein wichtiger Punkt der Eingangsqualifikation nicht geschafft. Was konnten wir tun? Jan schrieb eine E-Mail an den Royal Ocean Racing Club (RORC) und erklärte die Lage: Abbruch der Regatta auf Grundlage einer guten Seemannschaft, die Crew hat bereits mehrere Jahre Hochseerfahrung, alle aktuellen Hochseeseemeilen zusammengerechnet reichte

knapp an die geforderten 300 sm heran, etc. Bange Wochen der Warterei folgten. Keine Antwort vom RORC. Erst 6 Wochen vor dem Start kam endlich die erlösende Antwort vom RORC. In der Zwischenzeit liefen die Planung der Regatta und die Modifizierungen am Boot weiter.

Checklisten und STIXX-Wert

Wir arbeiteten die Checkliste (OSR-Checklist) mit allen Sicherheitsanforderungen ab. Eine Ersatzpinne aus Metall musste angefertigt werden, alle Schappdeckel mussten gegen eine 180°-Kennterung gesichert werden, der Mast musste am Mastfuß gesichert werden und die gesamte Sicherheitsausrüstung musste geprüft werden. Jede Rettungsweste musste mit Licht und Schrittgurt versehen werden. Die Lifebelts und Lifelines wurden ausgetauscht. Sturmfock und Trysegel mussten mit farbigen Streifen versehen werden. Die geliehene und gewartete Rettungsinsel entsprach nicht den Anforderungen. Nur eine jährlich gewartete und zertifizierte Rettungsinsel mit Notfallpack ist zugelassen. Alle Punkte auf der Checkliste mussten so abgearbeitet werden, dass vor dem Rennen eine Inspektion hätte erfolgen können. Einige Zertifikate mussten online beim RORC eingereicht werden. Der IRC-



Messbrief enthielt nicht den für unser Schiff erforderlichen Stabilitätswert (STIXX/AVS). Vom RORC wurde ein ermittelter Ersatzwert eingesetzt. Dieser Ersatzwert war zu klein und entsprach nicht den Vorgaben, um für die Regatta zugelassen zu werden. Über die J-Boat-Vertretung in Deutschland kamen wir direkt an den Konstrukteur in den USA heran. Er fand die Idee gut, dass eine J35 sich der Herausforderung der vielen neueren Konstruktionen stellen will, und berechnete den genauen Stabilitätswert. Der Wert passte und es war wieder eine Hürde genommen. Alle technischen Anforderungen waren erfüllt. Die Checkliste wurde vom RORC akzeptiert und auch der Qualifikationsnachweis wurde bestätigt. Zwischenzeitlich gab es noch den Wechsel eines Crewmitglieds. Nach verschiedenen Überlegungen folgten diverse Telefonate. Es war Anfang der Sommerferien und die meisten waren bereits unterwegs. Wir konnten Oomke Möller für uns gewinnen. Also wieder zum RORC. Jedes Crew-Mitglied ist online beim Crew Management System des RORC registriert. Ein Crew-Wechsel muss angemeldet und akzeptiert werden. Nun ging die Checkliste komplett auf Grün und wir konnten wieder einen Teil der Vorbereitungsphase abschließen.

Transport und Rippenbrüche

Zwei Rippenbrüche brachten das Projekt nochmal ins Schwanken. Unser Skipper für die Überführung Jens meldete sich aus dem Urlaub mit gebrochener Rippe zurück und unser Navigator und Wachführer Jan hatte unsanften Kontakt mit einem Traveller. Beide waren zum Einsatztermin fast wieder hergestellt. Jan sicherte seine angeknackste Rippe während der Regatta mit Polstern gut ab.

Dann ging es weiter. Der Vito wurde zum Segeltransporter umgerüstet, beladen und auf den Weg nach Lymington gebracht. Die holländische Grenze war noch lange nicht in Sicht, da verabschiedete sich unser treuer Transporter. Die Handys glühten. Ein neuer Transporter musste her, aber woher nehmen? Dank Oomke stand ein Ersatzfahrzeug schon bereit, als der ADAC-Schlepper uns nach Stunden in Hamburg wieder vom Haken ließ. Mit leichter Verzögerung traf der neue Tender-Bus in Lymington ein.

Die heiße Phase vor der Regatta

Jedem wurde vom Skipper ein Aufgabenzettel in die Hand gedrückt und dann wurde die CHOSI regattatauglich gemacht. Ab Freitagmorgen waren Schiff und Crew bereit für eine mögliche Sicherheitsinspektion. Ein Probeschlag über den Solent nach Cowes folgte, um uns im Regattabüro anzumelden



und die benötigten Unterlagen in Empfang zu nehmen. Zurück in Lynington wurden die Segelanweisungen studiert und die Rolex-Aufkleber am Bug platziert.

Nun konnte auch auf der Basis erster Wettervorhersagen die Route geplant werden. Wir teilten den gesamten Kurs in verschiedene Abschnitte. Für jeden Abschnitt planten wir den Kurs und die zu erwartenden Wind- und Strömungsverhältnisse. Weiter hinterlegten wir die Besonderheiten, insbesondere die Verbotszonen und sich daraus alternativ ergebende Kurse. Die Vorhersagen waren konstant mit moderaten Winden aus W-SW. Das bedeutete eine lange Kreuz bis zum Fastnet-Rock und eine schnelle Reise zurück mit Halbwind-/Reachgängen.

Am Tag vor dem Start ging es erneut nach Cowes zum Skippers-Briefing. Dank der

freundlichen Dockmaster konnten wir in Cowes liegen bleiben, den Ausklang der Cowes-Week und die Vorbereitungen für das Fastnet-Rennen erleben.

Das Briefing war typisch für den Vorbereitungsprozess des RORC. Klare Ansagen und keine Diskussionen in Bezug auf die Segelanweisungen. Das Wetterbriefing bestätigte unsere

Vorbereitungen.

Es folgte eine unruhige Nacht im Strom des Medina-Rivers.

Bilderbuchstart, Races und Delphine

Sonntag ist Starttag. Nach einem frühen Frühstück hat jedes Team noch letzte Vorbereitungen an Bord zu treffen. Taschen werden ausgestaut und einem Transportservice nach Plymouth übergeben.





Sturmsegel werden für das Sicherheitsgate angeschlagen. Unter Deck wird alles verstaut und die Kojen abgebaut. Die Segelanweisungen werden nochmal studiert und dann heißt es ablegen.

Für die Teilnehmer sind zwei Sicherheitsgates im Solent aufgebaut. Mit angeschlagenen Sturmsegeln muss ein Gate passiert und die gemeldete Mannschaft bestätigt werden. Langsam füllt sich der Solent und wie an einer Perlenkette durchfahren die Teilnehmer die Gates. Nach Anfangs dunstigem Wetter klart es auf und eine leichte Brise setzt sich durch. Im Solent erwarten uns anfangs eine Kreuz gegen die Tide. Jeder Start und die Signale werden über Funk angekündigt. Die großen Trimarane und VORs starten mit Hubschrauberbegleitung. Dann folgen die IRC-Klassen. Wir haben den 4. Start. Wir werden auf der Nord-Seite starten und dann gegen die Tide eng am Ufer den Solent bis Lymington kreuzen. Dann sollte die Tide mitlaufen. Eigentlich ist es wie auf der Elbe. Jeder weiß was er zu tun hat. Wir suchen uns eine gute Position direkt am Fass. Nach Lee haben wir genug Platz. Über uns wird es eng. Mehrere Schiffe müssen wegwenden. Dann der Schuss und über die Linie. Über Funk kommt die Meldung „all clear“; keine Rückrufe. Der Start war super und reichte

sogar für einen Kommentar auf Fastnet-TV. Schlag auf Schlag geht es den Solent hinunter. Wir sind in einem guten Rhythmus und finden in dem mit Schiffen übersäten Feld unsere Linie. Aus dem Vorstart sind einige Schiffe auf den Sänden gestrandet. Typische Bilder wie man sie vom Solent kennt. Zwischendurch gibt es große Winddreher bei Lymington. Die Tide fängt an zu laufen und das Feld fällt auseinander. Bei den Needles ziehen die großen Renner mit Helikopterbegleitung an uns vorbei. Der Wind nimmt zu und mit der Tide gibt es eine kantige Welle. Wir wechseln auf die Genua 3 und legen um in Richtung St. Albats Head. Hier sehen wir erstmals, warum Races in der Seekarte vermerkt sind. Über 4 sm zieht sich eine Stromkante mit einer harten und hohen Welle von der Landspitze in das Meer. Kein Schiff fährt dort durch. Alle ziehen an der Kante entlang. Dann geht es weiter Richtung Portland Bill. Nach unseren Berechnungen wird dort die Tide kentern. Wieder sind an der Landspitze Races zu sehen. Mittlerweile wird es Dunkel und der Wind ist deutlich weniger geworden. Wir wechseln auf die Genua 1 und wollen unter Land im Nährstrom an der Landspitze vorbei. Es dauert mehrere Schläge bis wir uns endlich von der Landspitze gelöst haben. Dort ste-



hen Zuschauer im Scheinwerferlicht der Autos. Wir lassen das Ziel der zweiten Etappe hinter uns.

Es folgt eine lange Kreuz mit leichten Winden. Von nun an werden wir an keiner Stelle mehr so dicht unter die Küste kommen. Startpoint und Lizzard bleiben außer Sichtweite.

Erst am folgenden Abend steht wieder eine Entscheidung an. Lands End und das dort liegende Verkehrstrennungsgebiet kommen näher. Wie läuft die Tide? Wie dreht der Wind? Eigentlich wollten wir direkt an den Scillies entlang segeln und dann bis Seven-Stone Lighthouse aufkreuzen. Das Verkehrstrennungsgebiet würde nördlich bleiben. Wir entscheiden uns mit einer kleinen Gruppe von Schiffen für die nördliche Route, da der Strom uns zunächst nördlich versetzt.

Bei längerer Welle und sternenklarer Nacht, von Sternschnuppen begleitet, segeln wir nördlich in die Irische See. Auf dem AIS und Kartenplotter können wir unsere Wettbewerber verfolgen und genau sehen, dass wir nicht im Verkehrstrennungsgebiet sind. Wie sich im Nachhinein herausstellt, beobachtet auch die Coastguard unsere Kurse. Einige Teilnehmer wurden mit einer Zeitstrafe belegt, weil sie die Verbotszonen befahren haben. Als es dämmt und der

Morgen kommt, sind wir in der Irischen See. Es bleibt eine Kreuz. Gegen Mittag sichten wir Delphine als Begleiter. Immer wieder treffen wir sie und je nachdem wie schnell wir sind begleiten sie uns länger oder tauchen wieder ab.

Gegen Abend nimmt der Wind zu und das Wetter wird schlechter. Wir können fast den Fastnet Rock anlegen. Davor liegt wieder eine Verbotszone. Das Feld schiebt sich auf dem AIS enger zusammen. In pechschwarzer Nacht nähern wir uns dem Felsen. Trotz der großen Reichweite des Feuerscheins kommt das Leuchtfeuer erst 2 Meilen vorher in Sicht. Die Sicht ist sehr schlecht. An Bord wird es unruhig. Dunkle Nacht mit Nieselregen ein kurzer Feuerschein, SMS-Meldung mit der Rundungszeit an den RORC melden und Kurs auf die Pantenius-Tonne. Nach zwanzig Minuten war der Spuk vorbei und den Felsen haben wir nur erahnt. Nach einer Kreuz zur Pantenius-Tonne (ein Gruß aus Hamburg) geht es mit halben Wind zurück zu den Scillies. Eine schnelle Reise ohne Besonderheiten. Südlich der Scillies wird es wieder spannend. Langsam können wir abfallen. Es ist noch tiefe Nacht als sich der Wachführer für den Spi entscheidet. Das bedeutet: All hands an Deck. Es ist Neumond und sehr dunkel. Wir beleuchten den Spi mit Taschenlampen und mit viel

Gefühl rauschen wir dahin. In unserem Feld sind wir die einzigen mit Spi. Später, als es hell wird, ziehen die Schiffe um uns herum auch den Spi oder Genaker. Nun folgt ein langer Schlag in Richtung Ziel. Gut 10 Stunden liegen noch vor uns. Es wird wärmer, der Wind nimmt erst ab und dann wieder zu. Mehrere Spi-Wechsel folgen und permanentes Arbeiten am Spi. Am Spi und an der Winsch wechseln wir uns regelmäßig ab. Jetzt können wir auch Plymouth sehen. Vor dem Ziel wird es spannend direkter Weg oder vor dem Wind kreuzen es wird noch mal Schiff gegen Schiff gesegelt.



Das Ziel – Plymouth

Um 15:24:55 Uhr kreuzen wir die Ziellinie. Alle sind froh hier zu sein. Der wichtigste Teil des Projektes ist geschafft. Im Hafen von Plymouth ist es voll. Erste Schiffe fahren schon wieder nach Hause. Rein ins Getümmel, Schiff aufklaren, Taschen holen, Race-Declaration ausfüllen

und abgeben und eine Dusche und ein Festmacher-Bier. Wir können es noch nicht fassen, aber wir sind da und können die Fastnet-Flagge (Battle-Flag) am Vorstag hissen.

Die Preisverleihung am nächsten Tag findet bei herrlichem Sonnenschein statt. Zur Preisverleihung donnern 6 Spitfires über den Hafen. Der Abend klingt in geselliger Runde im Pub aus. Man gratuliert sich gegenseitig von Schiff zu Schiff. Am Abend muss uns Oomke leider vorzeitig verlassen. Er muss dringend nach Hause.

Rücktour

Wir laufen um 4:30 Uhr aus, um das Schiff zum Ausgangspunkt nach Lymington zu bringen. Rund 100 sm liegen vor uns. Gegen 19:00 Uhr müssen wir die Needles passieren, um nicht gegen die Tide in den Solent zu müssen. Eine schöne Fahrt mit stetig steigendem Wind. Wir schaffen alles wie geplant. Zum Ende der Reise gibt es noch reichlich Wind (Sturmwarnung für Dover) und Regen. So kann es hier auch gehen. Wir hatten einfach Glück während des Rennens. In Lymington wird das Schiff dann für die Heimreise fertig gemacht und der Bus beladen. Die Crew macht sich auf den Heimweg. Michi und Katja starten mit der CHOSI auf die Rücktour.



Crew und Unterstützung

Danke an alle Freunde, Bekannten und Helfern für Ihre Unterstützung, die vielen Glückwünsche und das Mitfiebern. Lieber Horst, ohne Deine tatkräftige Unterstützung und Erfahrung wären die vielen Modifikationen am Boot nie rechtzeitig fertig geworden oder überhaupt möglich gewesen – ein dickes Dankeschön. Die Crew von links nach rechts: Jan Matthies, Katja Wunderlich, Michael Wunderlich, Nicole Heuser, Lennart Seeburg, Ralph Witte, Oomke Möller.

Durchhalten und Fazit

An vielen Punkten des Projekts hätten wir allen Grund gehabt aufzugeben. Seemeilen

nicht geschafft, größere Rettungsinsel organisieren, Mitsegler fallen aus, Jan bricht sich die Rippen und, und und. Sicher haben wir uns die Frage gestellt: Schaffen wir das? Als Team haben wir zusammengehalten, auf die Stärken jedes einzelnen vertraut, die Ärmel hochgekremgelt und das gerade anstehende Problem gelöst.

Von der Regatta, Checklisten und dem ganzen Projekt werden wir noch lange träumen. Lenny unser Vorschiffs- und Kameramann hat alles in Film und Bild festgehalten

Das CHOSI Fastnet Video:

www.chosivi.de/?p=1594

CHOSI VI
www.chosivi.de

Acapulco meets Langeland

Oder: Wie sieht es denn hier aus

Anwesende: Anna, Christof, Corinna, Enno, Iris

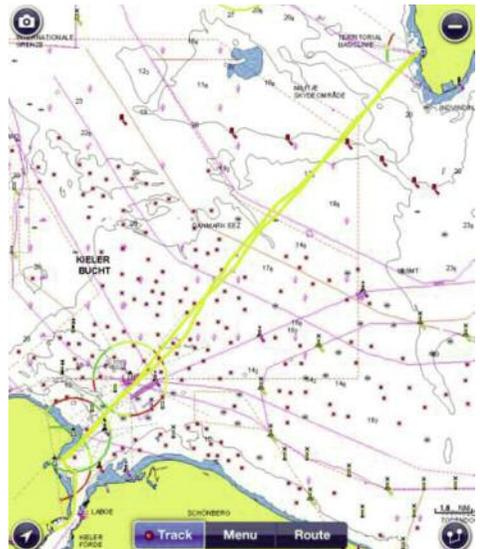
In der ersten Juni Woche glühten die WhatsApp Drähte - Corinna (Coci), die ja immer versucht Greti mit Pleti zusammen zu bringen und außerdem unvergessliche Events zu planen, hat es angeleiert: Für das Wochenende 8-10.6 hatte sich der Skipper, der mit der Acapulco los wollte, sich entschieden doch den kaputten Arm weiter aus zu kurieren (an dieser Stelle sei ihm gute Besserung gewünscht und ihm trotzdem unser Herzlicher Dank für ein zauberhaftes Wochenende ausgesprochen.- sollten wir uns jemals im MSC begegnen - ich gebe einen aus!.)



Enno – unser Held und Skipper, fand sich also bereit, mit weiteren 4 Leuten, ohne einen einzigen wirklichen Segler, mit der Acapulco aufzubrechen

Treffpunkt: Stickenhörn.

In den frühen Abendstunden waren Coci, Anna und Enno die ersten, die sich dem



Schiff näherten – der erste Ausruf: „Wie sieht es denn hier aus“ folgte sofort von Coci, die die innere Erst-Inspektion vornahm: Offensichtlich hatte es die vorherige Crew (man munkelt, es sei eine Männertruppe gewesen?!) noch nicht verinnerlicht, dass man keine losen lebenden Nahrungsmittel an Bord belässt und, dass man die Kühlschränke niemals --NIEMALS-- voll-



ständig schließt, wenn sie ausgeschaltet sind! Also die erste Stunde verging mit dem Kampf gegen den Schimmel, der quasi aus dem Kühlschrank sprang.

Und dann war's nur noch zauberhaft: Um 20 Uhr war das Schiff klar – unter Motor ging's es zunächst zu unserem Ankerplatz für die Nacht vor Strande. In der wärmeren Abendsonne haben wir unser Strandnahes Plätzchen zunächst einmal genutzt, um einen an Bord zubereiteten, köstlichen Wurstsalat zu verspeisen. Da wir glücklicherweise auch einen kleinen 5 Literkarton Luberon Roséwein aus Jacques Weindepot dabei hatten, verbrachten wir einer dieser wenigen, seltenen klaren Nächte im Cockpit, bis der Nebel des Grauens (O-Ton Anna) aufzog, sich aber bald verabschiedete und einer sternklaren Nacht Platz gemacht hat. Da wir ja fast alle gearbeitet hatten, mussten wir uns nach diesem Naturschauspiel in die gemütlichen Kojen zurückziehen.



Dafür ging es am nächsten Morgen zeitig – um halb 8 damit los, dass Enno und Christof das Schlauchboot aktiviert haben und zum Brötchen

holen nach Strande gerudert sind (Tip: Klasse Brötchen). Nach dem ausgedehnten, leckeren Frühstück hielt der Skipper den Finger in den Wind und sagte, NW – statt nach Kappeln zu kreuzen, segeln wir mit einem Schrick im Segel nach Bagenkop – das ist was für alle. Klarmachen-Sonnenschutz und los. Christof am Ruder



hatte zu der vom Bordcomputer ausgemachten Ankunftszeit – mindestens eine Stunde gut

gemacht. Wir waren am führen Nachmittag in dem kleinen beschaulichen Hafen Bagenkop angekommen. Glücklicherweise waren wir so früh da, dass der Hafen noch leer war und wir für unser 17 Meter Schiffchen noch einen Platz fanden. Während wir die nächsten 2 Stunden unseren Anleger tranken, konnten wir viele Hafen-Manöver beobachten und alles entspannt kommentieren.

Der Bord Koch – heute war es Christof mit assist Coci – haben uns während dessen ein feines Lammfilet mit Bohnen gebrutzelt – alle außer Anna (low carb) durften das auch mit Kartoffeln genießen. Die anschließende Besichtigung des Ortes gab nicht so viel



her – Nelli wäre nicht auf seine Kosten gekommen: es gab keine Disco...

Die Nacht war natürlich für alle ungeübten wesentlich ruhiger im Hafen, als vor Strande mit Anker – kein Nebel, keine Drehungen und nicht einmal Geräuschbelästigung – Enno hatte natürlich alle Fallen abgebunden.



Da der eine oder die andere dem Wein an diesem Abend deutlich konditionsstärker entgegengetreten war, haben wir den nächsten Morgen dann eher gemütlich beginnen

lassen- außerdem war es dicht bewölkt. Der Wind wehte weiter aus NW 3-5 und wir konnten wieder mit Groß, Genua 3 und einem Schrick im Segel zurück – wir waren aber alle guter Hoffnung...

Da wir uns aber bereits beim Anlegen in eine schöne Poolpostion gebracht hatten, ging das Ablegen relativ zügig von statten. Wir segelten mit 7- 9 Knoten Richtung Kiel-Leuchtturm und bereits gegen 12:45 begann der Himmel sich aufzuklären. Leider erwischte uns dann allerdings bei strahlen-

dem Sonnenschein eine deutliche Flaute. Aber auch das könnten wir nutzen – Segel weg – chillen und später vor Strande ankern – so was genial gemütliches kann man wirklich öfter haben.

Ach ja – Anna wurde leider Seekrank (oder war es doch eine Überforderung vom Vorabend?), so dass wir ihr einen Eimer zur Verfügung stellen mussten – einfach über die Reling wollte sie nicht... Jedoch hielt es sie nicht ab uns noch die Nachmittags-Schnittchen zu bereiten. Nach einem super Nachmittag vor Strande – Anker 18.00 Uhr Anker auf und weiter.

Und dann kam leider schon wieder Stickenhörn. Nach 1 Stündchen Boot klar-machen (der nächste kriegt keine verschimmelten Kühlschränke!) sind wir dann um 21:30 wieder in Hamburg gewesen. Zum Schluss waren wir alle tiefenentspannt.

Iris Borrmann



Yachthafen-Opti-Pokal 2013

Zum Glück ohne Donnerwetter

Samstagmorgen 7:30: Was ist denn das für eine schwarze Wand? Das geht doch nicht! Heute ist doch der Yachthafen-Opti-Pokal. Schnell mal gucken, was die Wetterfrösche im WWW dazu sagen. Der dwd.de und die www.unwetterzentrale.de meinen, es könne auch noch nachmittags Gewitter geben. Also wird beim Frühstück erst mal ein Alternativprogramm ausgeknobelt, quasi ein Kutterzirkus für Optis...

Glücklicherweise konnten wir dann doch die geplante Regatta starten. Wir hatten sogar bestes Sommerwetter, leider aber auch sehr wenig Wind.

Mit meiner Steuermenschbesprechung bin ich dieses Jahr nicht ganz zufrieden. Nächstes Mal mache ich mir wieder einen Spickzettel. Trotzdem sind alle Gruppen (C1, C2 und B) beim richtigen Start losgefahren bzw. getrieben, haben auch die Bahnmarken richtig gerundet und das Ziel gefunden.

Normalerweise bin ich der Meinung, dass zu einer richtigen Wettfahrt unbedingt eine Kreuz gehört. Dieses Mal war ich aber froh,



dass bei dem flauen, drehenden Wind, nicht gekreuzt werden musste, weil so auch die Letzten sich nicht zu sehr, bei dem immer schwächer werdenden Wind, über den Kurs quälen mussten.

Zeitig nach dem letzten Zieldurchgang konnten wir die Preisverteilung durchführen. Dank unser zahlreichen Freunde und Sponsoren, bekam jedes Kind einen Erinnerungsbecher und einen Preis aus der Tombola. Die kompletten Ergebnisse findet Ihr auf unserer Webseite.

An dieser Stelle möchte ich mich nochmals bei allen bedanken, die mit Sachpreisen oder ihrer aktiven Hilfe zum Gelingen des diesjährigen Yachthafen-Opti-Pokals beigetragen haben.

Thees

Mats Krüger wird Hamburger Meister im Opti A – Benne Eckstein im Opti B



Am Pfingstwochenende fand zum zehnten Male der König & Cie Opti Pokala statt. Der MSC bedankt sich sehr für diese lange Partnerschaft und Unterstützung. Frühes Aufstehen war angesagt. Der Tide wegen Steuermannsbesprechung schon um 7 Uhr – Start um 8 Uhr. Nach drei Wettfahrten im Regen waren alle froh wieder an Land und an den Grill zu kommen. Am Sonntag konnten alle eine halbe Stunde länger schlafen, aber für einen Sonntag war es immer noch verdammt früh. Zwei weitere Wettfahrten konnten noch gesegelt werden, wenigstens ohne Regen. Der Vorteil der frühen Starts: Man hat den Nachmittag frei. Im Rahmen dieser Regatta wurde auch die Hamburger Meisterschaft in Opti A und B vergeben. Eigentlich sollte diese schon in Oortkarten ausgetragen wer-

den, aber die damalige Witterung ließ die Regatta ausfallen. Und so wurde nach fünf spannenden Rennen Mats Krüger vom MSC Hamburger Meister in Opti A. Zweiter wurde Jacob Ahlers vor Tim Steuber (NRV). Im Opti B gewann Emil Sperling (SSV) vor Benne Eckstein vom SC Rhe (der Hamburger Meister wurde), dritter wurde Carl Christian Barth (MSC). Trotz früher Startzeit fanden sich 33 A Segler und 60 B Segler an beiden Tagen im MSC ein. Die am Weitesten angereisten kamen dieses mal aus Baden Württemberg.

Und für alle, die in Zukunft über eine Teilnahme an dieser netten Regatta nachdenken – direkt am Wasser kann man toll auf einer Wiese campen und das Wochenende in einen kleinen Urlaub verwandeln.

Quelle: Seglerzeitung



Das Kehdinger Küstenschiffahrtsmuseum ist einen Besuch wert

Das kleine liebevoll geführte Museum ist in einem ehemaligen Getreidespeicher in Wischhafen an der Unterelbe hinter dem Deich untergebracht. Seit Samstag, den 03.08. gibt es eine neue Fotoausstellung...

Seeleute

Fotoausstellung von Bernd Ellerbrock

Wer sind die Leute, die monatelang nur an Bord ihrer Schiffe leben und bunte Kisten über die Meere fahren? In 25 eindrucksvollen Aufnahmen zeigt der Fotograf Bernd Ellerbrock 38 Seeleute, die er auf seinen Frachtschiffreisen kennenlernte.

Im großen Ausstellungsraum im ersten Stock zeigt das Museum in dieser Saison, die beispiellose Geschichte des Ewers WILHELMINE von Stade, der sich vom Frachtschiff zum Jugendschiff wandelte. 100 Jahre WILHELMINE von Stade, eine Multimedia-Ausstellung mit Fotos, Videos und Bildern

vom Stader Künstler J. Fielitz, der lange Jahre das Projekt Wilhelmine leitete.

Eine weitere Saison zeigt das Museum die 20 Radierungen des Hamburger Künstlers Geo Wolters, die inzwischen auch in einem Buch mit dem Titel „Kleinschiffahrt auf der Unterelbe“ durch das Museum veröffentlicht wurden. Zu sehen sind meisterhafte und seemännisch korrekte Radierungen verschiedener, früher für die Unterelbe typischer Schiffe. Die Broschüre sowie einige Originalradierungen sind im Museum erhältlich.

www.kuestenschiffahrtsmuseum.de

Quelle: www.kreuzer-abteilung.org



Segel Club Unterelbe von 1929 e.V.

Sachtstieg 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	05055/59 83 00
Schriftwart	Horst Kühl	04104/8 05 05	
Jugendwart	Ulrich Kade	04103/1 63 91	040/81 90 91 84

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 bei der Hamburger Sparkasse (20050550) Nr. 1253 128050

POLSTEREI

BONASTRE

INH. JAN PHILIPP SUAREZ BONASTRE

Unsere Leistungen:

Neuanfertigungen / Aufpolstern und Beziehen von modernen und historischen Möbeln / Boots- und Caravanpolster / Autopolster / Aufarbeitung von Gastronomie-, Hotel- und Objektmöbeln / Flugzeug- und Helikopterpolster / Sonnen- und Sichtschutz ...

Industriestr. 8 · 25421 Pinneberg
Telefon 04101/839 05 62 · Mobil 0176/34 85 29 34 · www.bonastre.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
Herstellungslangen,
Abnahmen durch
Germ. Lloyd, TÜV,
Norske Veritas etc.
einbaufertig – nach
Zeichnung oder Muster

RSK
Hamburg

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



Premium Marketing and Event Services



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

**ELEKTROFAHRRÄDER VOM SPEZIALISTEN -
SO INDIVIDUELL WIE IHRE ANSPRÜCHE**



KOMFORT



CITY



SPORT



TOUR



LOAD

ERLEBEN SIE BEI
UNS HAMBURG
GRÖSSTE EBIKE
AUSWAHL