SCU
Flaschenpost

Segel-Club Unterelbe von 1929 e.V.

Propellerwellen aus Werkstoff 1.4462

– und nicht aus sogenanntem „nichtrostenden" Stahl.

Wir fahren 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 „nicht rostenden" Stahl.

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

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

Rohrkolbenstangen · Spezialkolbenstangen
Zylinderrohre · Maschinenteile

geschliffen · gehärtet · vernickelt · verchromt

Einzel- oder Serienfertigung. Für oder Herstellungsgängen Abnahmen durch Germ. Lloyd, TÜV, Bureau Veritas etc.

einbaufertig – nach Zeichnung oder Muster

RSK Stahl- und Fertigteile
Produktions- und Vertriebs GmbH
Hasenkamp 1 · 25462 Appen

RSK Hamburg

Tel.: 04101/64 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 Oktober- und Novemberversammlung 05

Einladung zur Generalversammlung 08

Grünkohlessen am 21.11.2009 09

SCU Jugendausbildung 2009 10

Ergebnis SCU Halbmodell Regatta 2009 14

Alster Optipokal 16

Interessante Seiten im Internet 18

Ein Brief von Werner Jensen 20

Alkohol am Ruder 24

Sommertour 2009 26

Mogan – Mindelo – Barbados 2. Teil 32

Der SCU 46

Vorwort:

Liebe SCUer,
hier ist Sie nun, die vierte Ausgabe der Flaschenpost 2009. Einen herzlichen Dank an Silke. Silke hat es nach fünf Jahren wieder geschafft unser Medium vierteljährlich erscheinen zu lassen.
Ich hatte es vorausgesehen, die Aktivitäten im Herbst nehmen im SCU nicht ab, sondern zu ! Auf dem Absegeln im MSC zählte man zwischenzeitlich über 90 Anwesende, und die mit Skepsis erwartete Geschichtenstunde, entwickelte sich zum absoluten Highlight, gefolgt von Bauchschmerzen vom vielen Lachen. Das Grünkohlessen war ruck-zuck ausgebucht, und mit rund 65 Personen waren die Mengen an leckerem Kohl und Beilagen gut zu bewältigen. Bekanntlich ist dies der Anfang der Völlerei zur Weihnachtszeit.
Ich wünsche Euch viel Spaß beim Lesen dieser Ausgabe.
Seit auf der Hut vor Glatteis und lasst Euch nicht auf selbiges führen.

Besinnliche Festtage, Gesundheit und viel Freude in der Zukunft wünscht
Olli Fude

Und natürlich einen „Guten Rutsch“ – aber wir sehen uns ja noch vorher.

Termine:

10. Dezember
- Clubversammlung

17. Januar
- Jahreshauptversammlung
  – Einladung in dieser Flaschenpost

29. - 31. Januar
- Clubausfahrt nach Föhr

11. Februar
- Clubversammlung

13. Februar
- Hamburger Seglerball

20. Februar
- Spieleabend (Preisskat)
  17:00h bei „Schlag“

11. März
- Clubversammlung

1. Mai
- SCU Regatta

Protokolle:

Clubversammlung 8. Oktober 2009

Vorsitz: Olli Fude
Protokoll: Horst Kühl

1. Absegeln

- Am 3. Oktober 2009 fand das Absegeln im MSC- Clubhaus mit ca. 95 Teilnehmern statt. Alle Altersgruppen waren vertreten.

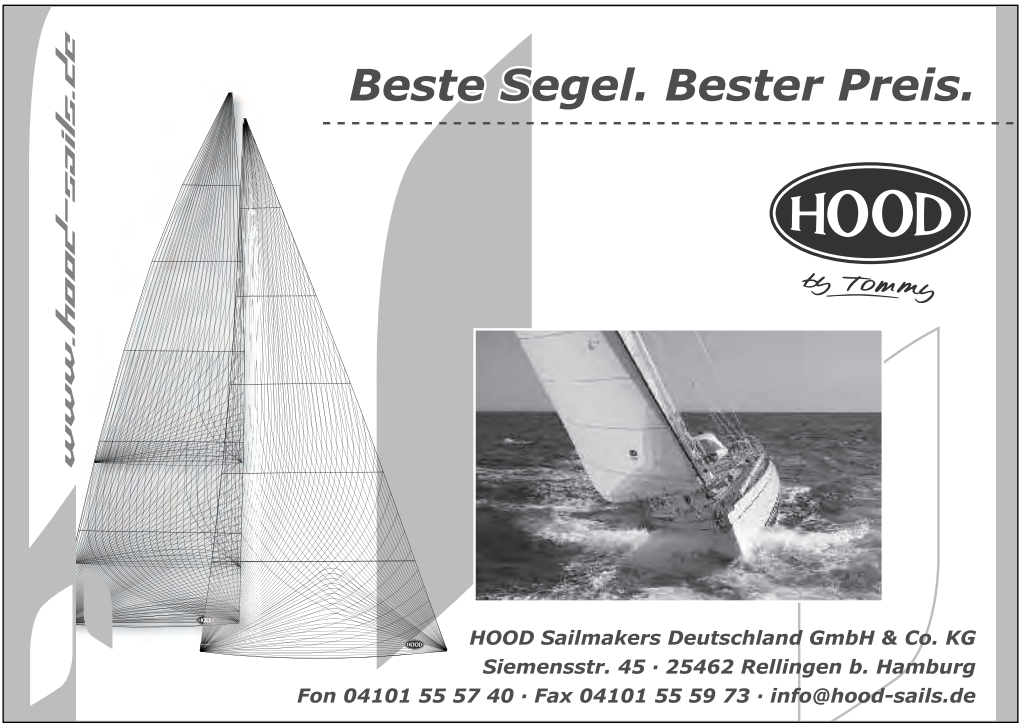
Es wurden 8 “Unglaubliche Segelstorys” vorgetragen. Astrid erntete den größten Beifall für ihren Vortrag.
Gegen 2.00 Uhr war „Daddeldu“ und „Klar Schiff“.

2. Grünkohlessen

- Für die Anmeldung zum Grünkohlessen am 21. November wurde eine Teilnehmerliste herumgereicht.

3. Adventsbummel

- Beim Adventsmarkt in Nienstedten soll



wieder ein SCU-Info-Zelt aufgestellt werden. Es wird Würstchen, Kuchen, Glühwein usw. geben.

4. Neuaufnahmen

- Zwei Aufnahmeanträge wurden bei Olli eingereicht. Klaus Mergemeier, der neue Eigner der „Ayescha“ und Nicky Fesche de Almeida haben die SCU-Mitgliedschaft beantragt. Nicky war anwesend und wurde sofort in den SCU aufgenommen.

5. Deutscher Segeltag

- Der Deutsche Segeltag wird vom 9. - 11. Oktober vom DSV in Friedrichshafen am Bodensee veranstaltet. Olli bittet den SVAÖ den SCU in Friedrichshafen zu vertreten.

6. Jugendausbildung

- Uli berichtet über die Segelausbildung mit Optis und 420ern. Bei den Veranstaltungen in Borgwedel war in diesem Jahr wieder gutes Wetter und guter Wind. Im kommenden Winter erhalten die Kinder und Jugendlichen theoretischen Unterricht.

7. Edinburgh-Regatta

- Enno zeigte uns Lichtbilder und berichtete ausführlich über die Regatta von Helgoland nach Edinburgh.

Clubversammlung 12. November 2009

Vorsitz: Olli Fude
Protokoll: Horst Kühl

1. Adventsbummel

- Am 5.12. 2009 findet der Adventsmarkt statt. Olli bittet um Teilnahme und Hilfe beim Zeltaufbau ab 9.00 Uhr und Abbau ab 20.00 Uhr.

2. Seglerball

- Es ist noch nicht sicher, ob der Seglerball im Jahr 2010 stattfinden kann. Die bisherigen Sponsoren zeigen kein großes Interesse. Eventuell wird ein neuer Sponsor gefunden.
  Olli will den anderen teilnehmenden Segelvereinen vorschlagen, kein großes Essen in den Eintrittspreis aufzunehmen, sondern eine kleine Speisekarte den Teilnehmern zur Verfügung zu stellen, so dass jeder sich ein Essen nach seinen Wünschen bestellen kann.

3. Ausfahrt

- Die Ausfahrt nach Wyk auf Föhr vom 29. bis 31.01.2010 kostet 125,- Euro. Die

Fahrt mit der Bahn von Altona bis Dagebüll und zurück kostet 13,80 Euro (Gruppenpreis) Die Fahrt mit der Fähre zur Insel Föhr und zurück kostet 10,70 Euro. Christa bittet um rechtzeitige Anmeldung. Die Fahrkosten können schon bei der nächsten Clubversammlung bei Christa bezahlt werden.
Untergebracht werden wir im Hotel Atlantis. Eine Inselfahrt wird vom SCU übernommen.

4. Sportsegelschein

- Ove hat im vergangenen Sommer Segelunterricht erteilt. Bei der heutigen Clubversammlung konnte er zwei seiner Lehrgangsteilnehmerinnen, Suzan Wacker und Dagmar Cordes, den vom DSV anerkannten Sportsegelschein aushändigen.

5. Spieleabend

- Charly bittet um Anmeldung der Teilnehmer. Bei der nächsten Clubversammlung wird eine Liste herumgereicht.

6. Elbphilharmonie

- Reinhild hat erfahren, dass die Baustelle der Elbphilharmonie besichtigt werden kann. Sie schlägt vor, eine Gruppenbesichtigung mit max. 20 Teilnehmern im kommenden Frühjahr, wenn die Baustelle schon weiter fortgeschritten ist, für einen Sonnabend oder Sonntag 9.30 oder 17.00 Uhr anzumelden. Die Besichtigung würde ca. 1,5 Std. dauern und 10,- Euro kosten.

7. Atlantiküberquerung

- Reinhild zeigte Bilder und berichtete über eine Reise mit dem Containerschiff „Cap Blanche“ ab 4. August 2009 nach Santa Domingo und zurück.

Master's
TV Master's
Athmer, HH-Blankenese,
Blankeneser Bahnhofstr.48
Tel. 0 40/86 08 85

Einladung zur Generalversammlung 2010 des Segel-Club Unterelbe von 1929 e.V.

Liebe Clubmitglieder, Peti und ich laden Euch zur alljährlichen Generalversammlung unseres Clubs ein. Wir bitten um zahlreiches Erscheinen.

Ort: **Restaurant „Sailor's Inn", Clubhaus des SVWS Strandbaddamm 18, 22880 Wedel.**

Zeit: **Sonntag, 17. Januar 2010, Beginn 10.30 Uhr.**

Tagesordnung:

1. Feststellung der Beschlussfähigkeit
2. Berichte über das Vorjahr
   des Vorstandes
   des Kassenwarts
   der Kassenprüfer
   und der Warte
3. Entlastungen
4. Ehrungen und Neuaufnahmen
5. Bestätigung bzw. Neubestimmung der Warte.
6. Ausblick auf 2010
7. Verschiedenes.

Im Anschluß gibt es ein gemeinsames Grünkohlessen. Anmeldung bitte bei mir, oder auf der Dezember Versammlung.

gez. Oliver Fude

Grünkohlessen am 21.11.2009

Das mittlerweile traditionelle Grünkohlessen fand wieder mit großer Beteiligung in der Gaststätte „Schlag“ statt. Leider blieben manche Plätze unbesetzt, da einige Gäste die sich angemeldet hatten, leider nicht abgesagt haben. Diese haben jedoch etwas verpasst. Der Grünkohl, Kasseler, Wurst etc. waren sehr lecker.

Wir wurden nicht enttäuscht und das Hungern über den ganzen Tag hatte sich gelohnt. Leider kann man jedoch immer nicht so viel essen, wie man eigentlich möchte, wenn es so lecker ist.

Auch waren diesmal mehrere Opti-Eltern gekommen. Einige sind bereits in den SCU eingetreten.

Es war alles in allem ein netter Abend, der für einige auch erst in den frühen Morgenstunden auf dem Kiez endete.

Wir wollen hoffen, dass wir noch oft zu Manni und Lissi zum Grünkohlessen kommen können.

Yacht-Shop

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 Jugendausbildung 2009

So eine Segelsaison geht einfach viel zu schnell vorbei und zwar besonders, wenn es sehr viel Spaß und Freude mit der SCU Jugend gemacht hat. Wir hatten eine recht erfolgreich Jüngstenausbildung mit vielen seglerischen Höhepunkten.

Dazu gehört die Prüfung des Jüngstenscheines von Paul, Lynn, Antonia, Jacob, Hendrik, Jonny und Rasmus durch Silke im Frühjahr. Die theoretische Ausbildung war somit bestanden. Nun folgte nach den ersten Segelstunden der praktische Teil, war es doch für alle nicht so einfach, sich wieder aufs Segeln von Halsen und Wenden zu konzentrieren. Letzt endlich haben sie es doch alle geschafft, und für mich war es dann eine

Erleichterung. Leider konnte ich Swantje nicht mehr motivieren ihre seglerische Fähigkeiten im Opti fortzusetzen.

Übrigens die 420er Crews besuchten von Januar bis März die Muckibude in Rissen, um sich für die Saison körperlich fit zu machen. Der neue Termin für diesen Winter ist auch schon gebucht.

Ab Anfang April wurde wieder fleißig, immer Dienstags, trainiert; Jochen betreute die Fortgeschrittene Gruppe und Hans unterstütze mich fast regelmäßig bei den Opti-Anfängern. Am Donnerstag ging es dann mit den 420er auf die Elbe. An dieser Stelle noch mal vielen Dank Jochen für Deine vielen Jahre bei den Opti's.

Nun folgte das tradionelle Trainingswochenende Ende Juni im Yachthafen für die Anfänger, die Fortgeschrittenen und die 420er auf der Elbe. So hatten wir ausgiebig Zeit zum Trainieren, wo wir normalerweise fast einen ganzen Monat für benötigen. Für die erste Bewährung der 420er stand nun die SCU Regatta an. Diese wurde von allen drei Mannschaften erfolgreich bestanden. Die Optimisten segelten auf der Kante der LYNNI mit und erlebten den Regattastress von Hans und Olli live mit.

In den Sommerferien fuhr Tade-Bo zum Störtebeker Cup nach Helgoland und segelte dort eine gute Serie und belegte am Ende von 53 Teilnehmern in B den 20.Platz.

Der Optipokal im Hamburger Yachthafen ist für mich als Wettfahrtleiter lange vor dem Start eine besondere Herausforderung, Preise müssen organisiert werden, noch mal ein Dankschön an die vielen Sponsoren von dieser Stelle aus. Regattalisten erstellen und mit den Helfern abstimmen, wer welche Aufgabe übernimmt. Dann die Frage wie viele Kinder kommen, wie wird das Wetter, welcher Kurs kann ausgelegt werden und so sind noch viele Dinge zu erledigen; klappt es mit dem Veranstalter vom Yachthafenfest mit der Technik wie Beamer und Bühne, leider war es nicht so wie vorher abgesprochen.
Für die vielen Jahre, die Moni mich bei dieser SCU-Veranstaltung unterstützt hat, möchte ich mich noch mal rechtherzlich bedanken. Im nächsten Jahr wird ein neues SCU-Team um Thees diese Regatta ausrichten.

Im September stand dann noch unsere Fahrt nach Borgwedel an, wie auch in den Jahren zu vor, war die Beteiligung wieder ausgesprochen groß, 47 Segler und Betreuer (Eltern) haben ein super Wochenende an der Schlei verbracht. Für die Regatta von Louisenlund meldeten die 420er und zwei Optimisten in B

» Ergebnisse 420er
Von 12 Teilnehmern wurden:
Lars/Jacob 6.
Lukas/Henrik 7.
Carlo/Niklas 8
Sören/Felix 11

» Ergebnisse Opti B:
Von 63 Teilnehmern wurde:
Tade-Bo 11.
Henrdrik 32.

Abschluss der Segelsaison bildete die Opti-Halbmodellregatta, die erst mit der letzten Wettfahrt entschieden wurde. SCU Opti-Meister ist Antonia Cordes bei den Anfängern und Tade-Bo in der Regattagruppe geworden, herzlichen Glückwunsch hierzu. Gefeiert wurde dies mit einem reichhaltigen Büfett im Aufenthaltsraum im Hamburger Yachthafen.

Am Sonntag, den 11. Oktober trafen wir uns noch auf der Außenalster um am Optipokal vom SVAOe teilzunehmen. Unsere Kinder segelten in 2 Wettfahrten super.

» Ergebnisse Opti C2
Von 18 Teilnehmern wurde:
Lynn 3.
Rasmus 6.
Antonia 8.
Paul 9.

» Ergebnisse Opti B
Von 27 Teilnehmern wurde:
Tade-Bo 10.
Hendrik 12.

Die Boote, die diversen. Trailer sind nun überall gut über die Wintermonate untergebracht. Hier kam die schnelle Hilfe von Jürgen mit dem Gestell für Container gerade richtig.
Am 3. November geht es dann mit der Theorie für die Optimisten und der 4ZWOer Gruppe weiter.

Allen SCU Mitgliedern möchte ich vielen Dank für die Unterstützung der Jugendausbildung sagen.

Euer Uli
53°35.27 N 09°41.72 E

Ergebniss SCU Halbmodell Regatta 2009

	Borgwedel 1.	Borgwedel 2.	Borgwedel 3.	Borgwedel 4.	Borgwedel 5.	HYG 22.9.
Antonia	1	1	3	(6)	1	3
Lynn	2	(5)	4	2	2	4
Rasmus	3	3	2	5	4	2
Paul	(6)	2	6	3	5	1
Jonny	5	4	1	7	3	(8)
Jacob	4	6	5	4	6	(8)
Julius F	(8)	8	7	1	7	5
Julius M	7	7	(8)	8	8	8
Tade-Bo						
Hendrik						

HYG 22.9.	HYG 29.9.	HYG 29.9.	HYG 6.10.	HYG 6.10.	Punkte ohne Streicher	Punkte mit Streicher
2	4	2	3	6	32	26
5	1	5	1	1	32	27
4	3	1	(6)	2	35	29
1	6	3	5	5	43	37
3	5	4	4	3	47	39
8	2	6	2	4	55	47
6	8	8	7	8	73	65
8	7	7	8	7	83	75
	1	1	1	1	4	
	2	2	2	2	8	

Alster Optipokal

Am 11. Oktober war auf der Alster beim SVAOe Optipokal.

Wir haben uns am Morgen ziemlich beeilen müssen, um uns pünktlich an der Alster mit den anderen Kindern und Uli zu treffen. Hansi und Lynn haben den großen Trailer gebracht. Die Optis mussten abgeladen und aufgeriggt werden. Das Schlauchboot für Uli wurde auch klar gemacht. Wir hatten Glück mit dem Wetter, am Tag vorher hat es nämlich den ganzen Tag geregnet und nun schien sogar etwas die Sonne.

Um zehn Uhr war Steuermannsbesprechung. Danach wussten wir ungefähr wie wir segeln sollten. Wir hatten aber auch den Kurs auf einem Zettel, den wir uns alle mit ins Boot genommen haben. An der Slipbahn war es

sehr, sehr voll, denn es waren ungefähr 90 Optis gemeldet. Diese wurden aber in 3 Gruppen aufgeteilt: C1, C2, B. Die meisten von uns sind bei C2 mitgesegelt.

Auf dem Weg zum Startschiff war fast kein Wind. Fünf Minuten nachdem die B Gruppe gestartet ist, hatten wir Start. Zum Glück kam jetzt etwas Wind auf. Allerdings drehte die Windrichtung ständig, was wohl typisch für die Alster ist. Wir waren ziemlich genervt von den Drachen, die dort auch Regatta segelten und ständig unseren Weg kreuzten. Die Alsterdampfer dagegen haben nicht so gestört. Es war oft sehr voll an den Tonnen. Nach 2 Regatten, deren Bahnen für C1 und C2 verkürzt wurden, waren wir fertig. Dann sind wir zurück zum Hafen gesegelt und das letzte Stück von Uli, meinem Bruder Bendix und Pauls Vater Thomas mit dem Schlauchboot geschleppt worden. Unsere Eltern haben am Ufer gewartet und wieder alles mit uns verpackt. Danach haben wir etwas gegessen und getrunken und gespannt auf die Preisverteilung gewartet. Wir haben uns sehr gefreut, dass wir alle unter den 10 besten C2 Seglern waren. Wir waren wohl so gut, weil Uli, Thees und Hansi uns immer so gute Tipps beim Training gegeben haben. Besonders beim Wochenende in Borgwedel und bei der SCU Halbmodellregatta haben wir viel gelernt. Nun hatte Paul Platz 9, Antonia Platz 8, ich Platz 6 und Lynn den 3. Platz.

Hendrik und Tade-Bo haben in der B Gruppe auch gut abgeschnitten. Als Gewinn gab es für jeden einen Becher und ein Los. Jeder hat etwas Tolles für das Los bekommen und wir sind alle glücklich und etwas müde nach hause gefahren.

Rasmus Feldstein

Interessante Seiten im Internet

Bei der Suche in der großen Weite des Internets bin ich durch Zufall auf folgende Seite gestoßen:

www.tideelbe.de

Dort wird über viele Details zur Unterelbe berichtet, u.a. findet sich dort auch ein Link zur SCU-Seite.

Gruß Silke

Und hier noch ein paar Tipps von Thees:

Immer wieder unterhaltsam und informativ:

www.sailinganarchy.de

und nicht zu vergessen das Original aus Amerika:

www.sailinganarchy.com

Für Regattasegler ein Muss:
die Seite von den „Regel-Gurus"

www.finckh.org

besonders auch das Regelspiel von den gleichen Autoren:

http://game.finckh.net/index.htm

Design: mendtwerk.de

Hamburger Seglerball 2010

Tanz mit Elbblick

13. Februar 2010 - 20:00 Uhr
»Schulauer Fährhaus«

Karten beim Verein oder unter
www.hamburger-seglerball.de

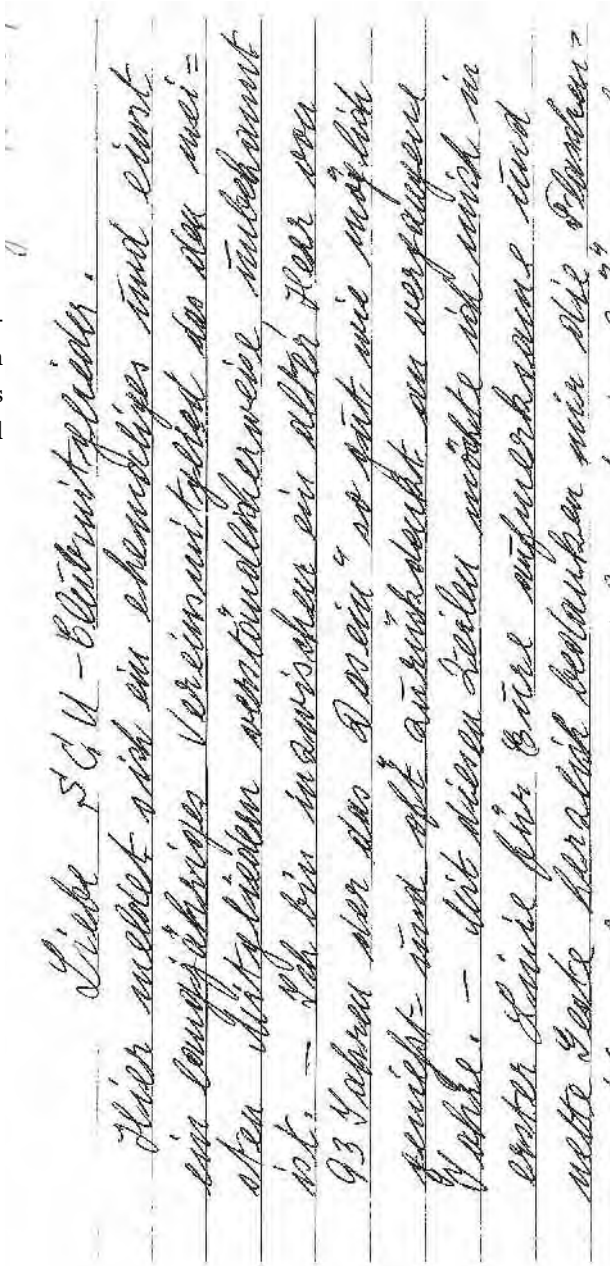
- » Einlass ab 19:00 Uhr
- » Parnaßstraße 29, 22880 Wedel
- » kostenloser Shuttle Service der BMW Niederlassung Hamburg ab S-Bahn Wedel
- » Eintritt 29 €
- » ermäßigte Karten für Jugendliche auf Anfrage

BSC MSC SCOe SCU SVAOe

Hier ein Brief von Werner Jensen

ehemaliges Clubmitglied aus Dänemark, 93 Jahre alt.

Hoffentlich konnten wir ihn so übernehmen, das Ihr diesen noch lesen könnt. Leider ist die Seite 2 etwas angeschnitten, das hat Werner wohl beim kopieren gemacht.



Liebe SCU-Bootsmitglieder,

Hier nochmals ich ein ehemaliges und einst ein langjähriges Vereinsmitglied des der mei=
sten Wassersportarten nebenbeiherweise Nichtschwimmer ist. – Ich bin inzwischen ein alter Herr von
93 Jahren aber dass Dorein so gut wie möglich
benutzt und alte Erinnerungen vergegenwärtigen
Wohle. – Mit diesen Zeilen möchte ich mich zu
unter Linie für Boot aufnehmen und
welche Seite Herzlich bedanken wir alle Sportfreunde =

post" nach unserem Wohnort in Dänemark
zu senden wo wir seit nun 10 Jahren wohnen
und die „Flaschenpost" natürlich von mir mit
größtem Interesse gelesen wird. – Erlaubt mir
in paar Zeilen auf meine Verbindung und Ver=
gangenheit zum SCU einzugehen. – Als der
SCU 1929 gegründet wurde hatten damals ein
paar Boote ihren Liegeplatz im damaligen
„Mackenwärder Hafen" auch „Overhafen" genannt,
gegenüber vom Neumühlen wo meine Eltern
derzeit auf „Altbaubrdöft" einen Schrebergarten
hatten. Dort kam ich 1931 in Kontakt mit Ver=
einsmitgliedern des SCU. Zu den wöchentlichen
Vereinstreffen traf man sich damals in einem
Lokal in Neumühlen wo wir über Wochendtörns,
Wettfahrten und Schipperei allgemein „klönten".
– 1938 übernahm ich vom BSC eine 22qm Binnen=
jolle, Segelzeichen „J 127" mit der ich Wochenendfahrten
machte und an Wettfahrten auf der Elbe teilnahm.

II

Wie aus alten Wettfahrtberichten hervorgeht hat die „J 12" viele Preise ersegelt und an keiner Wettfahrt auf der Elbe gefehlt und damit den SCU immer gut vertreten. Die Yolle erhielt von mir den Namen „Mien Deern". 1941/42 ging die J 12 in den Besitz von Günter Wille und ich übernahm 1942 die „V 2". Es gab damals 3 V-Yollen auf der Elbe „V2 – V4 – V5" die alle sehr bekannt waren und an allen Wettfahrten teilnahmen. – Wenn auch meine Zeit als Elbemitglied und die Segelei vorbei ist so denke ich doch viel an vergnügene Tage zurück wobei mir ein guter Kontakt zu Reinhard Lübs hilft. – Das Schlußlicht in meinem Seglerleben war dann mein 60 Jahre alter 30qm Yollenkreuzer „B 69" „Nordlys" den ich 1988 übernahm. 1990 hatte ich das große Glück

dankt den Hamburger Senatspreis" zu gewinnen. –
Bei meinen fast täglichen Spaziergängen zum Hafen
hier in Nykøbing vermisse ich den SCU-Clubtender an
irgend einem Mast, dabei hat Nykøbing, ca. 10 sm südlich
von Rødby-Havn, eine wunderschöne Hafeneinfahrt.
Nykøbing wurde übrigens vor einigen Jahren in der Tour
als Dänemarks schönster Hafen prämiert. – Meine
Schipperverzeungenheit möchte ich hiermit ab=
schließen und bedanke mich nochmals vielmals
für die „Flaschenpost" und wünsche dem SCU
weiter das Allerbeste für die kommenden Jahre
– Ahoi und herzliche Grüße, auch an den Vorstand
und den Clubmitgliedern, ein „altes" Clubmitglied

Werner Jensen

Alkohol am Ruder

Vor kurzem hatte ich einen Skipper eines Jollenkreuzers zu verteidigen, der der Waschpo aufgefallen war, weil seine abendliche Beleuchtung bunt aber nicht nach der KVR eingerichtet war, und weil er beim Kleinen Kohn auf der falschen Fahrwasserseite motorte. Ein Polizist war an Bord gegangen und hatte beide Besatzungsmitglieder nach äußerem Anschein betrunken vorgefunden.

Wie ist das denn nun mit dem Feiern an Bord. Was darf man und was nicht?
Eigentlich nichts, also keinen Alkohol unterwegs, oder wenn es noch losgehen könnte.
Das klingt hart, ist aber sinnvoll, und wer mit Alkohol im Blut an einem Unfall beteiligt ist oder sonst erwischt wird, kann übel dran sein.

Das Gesetz
Im Binnenschifffahrtsrecht gilt jeder, der Richtung oder Geschwindigkeit des Schiffes bestimmt, ab einer Blutalkoholkonzentration von 0,8 ‰ als fahruntüchtig (BinSchStrO). Auf den Seeschifffahrtsstraßen liegt diese Grenze schon bei 0,5 ‰ (§ 3 Abs.4 SeeSchStrO). Wessen Blutalkoholkonzentration also höher ist, und dabei irgendwelche Tätigkeiten an Deck, auf der Brücke (das heißt in der Navigation oder am Ruder) oder an der Maschine ausübt, begeht eine Ordnungswidrigkeit.
Darüber hinaus gilt dieselbe Strafvorschrift, nach der auch Trunkenheit im Straßenverkehr an Land verfolgt wird (§ 316 Strafgesetzbuch), auch auf dem Wasser. Allerdings übertragen die Gerichte die Grenzwerte aus dem Straßenverkehr an Land nicht einfach auch auf den Schiffsverkehr. Es gibt von einander abweichende Entscheidungen. Ich gehe aber davon aus, dass inzwischen allgemein absolute Fahruntüchtigkeit auch auf dem Wasser bei einer Blutalkoholkonzentration ab 1,3 ‰ angenommen wird. Das heißt, ab dann wird nicht mehr diskutiert: Absolut fahruntüchtig! Aber auch mit weniger Alkohol im Blut ab etwa 0,3 ‰ nehmen Richter Fahruntüchtigkeit an, wenn sich aus dem sonstigen Verhalten ergibt, dass er (sie) nicht mehr an der Lage war, das Fahrzeug sich zu führen, (relative Fahruntüchtigkeit). Anzeichen dafür sind die allgemein bekannten auffälligen Verhaltensweisen Betrunkener wie unsicheres Gehen oder Sprechen, Erbrechen, Schluckauf.

Richter nehmen besonders gern Fehler in der Fahrweise als Zeichen für Fahruntüchtigkeit und derer gibt es an Bord wahrlich leicht sehr viele. Nach einem Unfall sind sich die Richter meist sicher, dass dieser mit dem Alkoholgenuss zusammenhing.
Demnach sind also auch schon geringe Alkoholmengen gefährlich. Man braucht sich nur vorzustellen, was geschieht, wenn schwerer Sachschaden oder sogar Personenschaden eintritt, und man als Verantwortlicher als fahruntüchtig angesehen wird. Man würde sich bös schuldig fühlen und wahrscheinlich sogar wegen „Gefährdung des Schiffsverkehrs“ und womöglich noch schlimmerer Delikte bestraft werden.

Entzug der Fahrerlaubnis

Und nun zum Thema Führerschein: Lange Zeit galt, dass Gerichte auch den Führerschein für den Straßenverkehr einziehen, wenn ein Bootsfahrer wegen Trunkenheit am Ruder bestraft wird. Das Oberlandesgericht Rostock ist anderer Meinung und hat ein entsprechendes Urteil des Amtsgerichts aufgehoben. Die Vorschriften über die Entziehung der Fahrerlaubnis an Land betreffen nach der richtigen Meinung des OLG Rostock nur den Kraftfahrzeug-Führerschein. Also wird der Landführerschein durch Trunkenheit auf See wohl nicht so leicht gefährdet.
Aber der Sportbootführerschein kann futsch sein. Die Wasserschutzpolizei meldet jeden Fall mit Alkohol an Bord dem Seeamt, und dies entscheidet, ob ein Fahrverbot verhängt oder der Sportbootführerschein eingezogen wird.

Nur ein Beispiel:

Das Seeamt Kiel entzog dem Führer eines mit vier Sportanglern besetzten Angelbootes für 6 Monate den Sportbootführerschein See, weil er mit 1,21 Promille bei Nacht im Fahrwasser im Bereich der Fehmarnsundbrücke geankert hatte, und es zu einer Kollision mit einem Fischkutter gekommen war. Ankern im Fahrwasser ist bekanntlich verboten.
Also denkt vor dem Genuss des Abbindesherry dreimal nach und trinkt das Anbindebier erst, wenn nicht einmal mehr mit späteren Manövern gerechnet werden muss. Die beiden Segler auf dem Jollenkreuzer sind übrigens mit einer kleinen Geldbuße davongekommen. Noch einmal Glück gehabt.

Ove Simonsen

Sommertour 2009

Letztes Jahr hatten wir uns ja ein großes Ziel für die diesjährige Sommertour gesetzt. Wir wollten die westlichen Schären von Schweden erobern. Die letzten drei Wochen der Hamburger Schulferien sollte es losgehen. Zum Glück erst so spät, den in ersten drei Wochen war das Wetter in Hamburg nicht sehr schön und wir freuten uns eigentlich jeden Tag, dass wir noch nicht los konnten.

Am 31.07.2009 ging es endlich los. Das Wetter war ganz schön und wir kamen auch bis nach Brunsbüttel ohne größere Zwischenfälle. Im Schleusenhafen haben wir auf Antje, Dirk und Till (ASC/SCOe) gewartet. Die drei kamen aus Finkenwerder und hatten jedoch irgendwann die Tide gegen an bekommen, so dass es relativ spät wurde. Nach einem kurzen Sundowner ging es zeitig zu Bett. Am nächsten Morgen fuh-

ren wir frühzeitig wieder los Richtung Kiel. Am Sonntag sind wir dann noch weiter nach Sonderborg gefahren. Hier mussten wir zwangsweise einen Zwischenstopp einlegen, da Dirk bis einschließlich Mittwoch zum Arbeiten nach Hause musste. Für uns war das auch ganz gut, weil Hans-Joachim auch noch einmal nach Hause konnte, um beim Arzt sein stark angeschwollenes Knie untersuchen zu lassen.

Antje und ich vergnügten uns die Wartezeit mit shoppen in der City von Sonderborg. Außerdem kamen jeden Tag auch Bekannte, z.B. Toddy und Petra Gelbke, Jytte und Niels, sowie Antjes Schwester mit Familie vorbei. Abends haben wir dann alle zusammen gegrillt. Das Wetter war jetzt auch wunderschön, wir waren in Dänemark und es fühlte sich bereits wie Urlaub an.

Am Mittwoch gegen 18.00 Uhr kam Dirk und es ging mehr oder weniger sofort los. Noch ein „Anbindebier“ mit der restlichen Truppe bestehend aus Fudes, Lippmann-Siemonsen und Zelesniack. Die waren auf dem Rückweg und wir wollten los. Es war strahlender Sonnenschein und absolut kein Wind. Durch die Brücke und weiter die ganze Nacht bei mehr oder weniger totaler Flaute Richtung Anholt. Am nächsten Abend gegen 18.00 Uhr waren wir dort auch fest. Antje und Dirk kamen 1½ Stunden später. Endlich Motor aus und Ruhe.

Auf Anholt haben Arne und Nicole schon auf uns gewartet, so dass wir abends noch herrlich am Strand gegrillt haben. Das Wetter war immer noch sehr schön, so dass wir zur Erholung einen Hafentag eingelegt haben. Am nächsten Morgen ging es dann um 5.00 Uhr los Richtung Schweden. Jetzt hatten wir Wind, raumschots mit ca. 4 - 5 Windstärken, so dass es eine richtige „Rauschefahrt“ wurde. Leider war es auch relativ schaukelig und in Verbindung mit dem Knoblauch aus der Aioli und den Scampis vom Grill wurde doch der einen oder anderen etwas schlecht. Einige Kinder mussten leider auch die Fische füttern, aber wir wollten nach Marstrand.

Als wir in der Landabdeckung waren, ließ der Wind etwas nach und wir mussten/wollten den Spi ziehen, damit es zügig weitergeht. Irgendwann schlief der Wind aber ganz ein, so dass es unter Motor weiterging. Die Kulisse der Schären hat uns jedoch für die Strapazen belohnt. Wulbieters waren schon oft in den Schären. Für Krogmanns und uns war es jedoch mehr oder weniger das erste Mal. Es war sagenhaft und die

Übelkeit war vergessen, auch bei den Kindern. Wir sind noch bis Marstrand weitergefahren und abends essen gegangen. Aufgrund des doch sehr hohen Hafengeldes sind wir nächsten Tag gleich weiter nach Klaedisholmen gefahren. Um in diesen Hafen zu gelangen, muss man durch eine ganz schmale Durchfahrt. Der Hafen liegt dann in einer natürlichen Bucht, die nur zwei kleine Eingänge hat. Die Häuser sehen auch tatsächlich wie bei Astrid Lindgren aus. Leider war das Wetter mittlerweile nicht mehr ganz so schön. Überwiegend war es aber noch trocken. Am nächsten Tag sind wir dort geblieben, um auf Ponke und Sven, sowie auf Dagmar und Hans zu warten.

Gemeinsam ging es dann weiter durch den Kerkesund nach Käringö. Auf dieser Insel sind keine Autos erlaubt und man kann sie gut zu Fuß umwandern. Einfach wunderschön. Am nächsten Tag stand dann eine Übernachtung in den Schären auf der Liste. Nach einigem Suchen haben wir auch eine schöne Ecke gefunden. Den ursprünglich angedachten Platz konnten wir leider wegen zu viel Tiefgangs nicht erreichen. Eine Stunde später hatten wir auch die Schiffe festgemacht, so dass das Erkunden der Schäre beginnen konnte. Da wir mit 5 Schiffen, 8 Kindern und 10 Erwachsenen vor Ort waren, ist die Idylle und die eigentliche Stille etwas auf der Strecke geblieben. Abends haben wir noch zusammen gegrillt. Es war einfach herrlich.

Am nächsten Tag hatten wir noch strahlenden Sonnenschein und die Kinder haben alle nochmals zusammengebadet. Ein Gewitter braute sich jedoch am Horizont zusammen, so dass wir zu dritt (Krogmanns, Wulbieters und wir) die Schäre verlassen haben. Die anderen wollten noch weiter Richtung Norden. Wir haben jedoch aufgrund des Wetterberichts den Weg Richtung Süden vorgezogen. Später sollte sich diese Entscheidung auch als richtig erweisen. Unglücklicherweise zog das Gewitter vom Vormittag den Tag mit uns, so dass es stark regnete. In Marstrand haben wir nochmals getankt und sind dann noch bis Vinga (eine kleine Insel vor Göteborg) weitergefahren. Dieser Hafen hatte schon eine herbstliche Stimmung und man konnte durch den Hafen hindurch ins Kattegat sehen. Bei Weststurm muss es sehr ungemütlich dort sein. Unser aller Laune war auch eher auf dem Tiefpunkt, da es nun zurück ging und der Wetterbericht für die nächsten Tage nichts Gutes erwarten ließ.

Also früh uns Bett und am nächsten Tag

wieder um 5.00 Uhr los. Die Sonne ging auf und es war ein tolles Licht zu sehen. Dafür lohnt es sich doch immer wieder so früh aufzustehen. Der Wind war auch ganz gut, so dass wir mit halben Wind nach Grenaa fahren konnten. Leider hatten wir jedoch ungefähr 1 kn Strom gegen an, so dass der Tag auf See ziemlich lang wurde. Abends sind wir noch Essen gegangen und waren froh, dass wir so gut den Sprung (80sm) geschafft haben. Jetzt wurde es leider wieder alles „deutscher“, wobei nicht mehr so viele Schiffe unterwegs waren, wie zu Anfang der Ferien.

Am nächten Tag wehte es mit Südwest aus der falschen Richtung, so dass wir insgesamt 3 Hafentage machten, bis der Wind so weit gedreht hatte, dass wir los konnten. Mit Ponke und Sven haben wir ein paarmal telefoniert, sie kämpften sich an der schwedischen Küste Richtung Süden. Es kann nicht wirklich toll gewesen sein. Wir hatten also bezüglich des Wetterberichts alles richtig

gemacht und konnten das schlechte Wetter im Hafen abwettern. Aber irgendwann mussten wir ja auch mal wieder weiter. Nach einigem Hin und her, ob wir fahren oder nicht, sind wir nach Ballen auf Samsö gefahren. Hier kamen wir spät an und es regnete auch mal wieder. Der Strom lief gegen an, so dass dieser Trip ziemlich langwierig war.

Die ganze Zeit über hatten wir immer mal wieder Kontakt mit Schneiders, so dass wir wussten, dass diese zusammen mit Sabbans nach Spodsbjerg wollten. Auf dahin. An diesem Tag hatten wir jedoch Glück mit dem Strom, ca. 1,5 kn liefen mit, so dass die 60 sm sich wesentlich kürzer anfüllten als die 50 sm vom Vortag. Wir mussten den Umweg unter der großen Brücke hindurch nehmen. Unter Land kamen wir wegen der Masthöhe nicht vorbei.

In Spodsbjerg gab es ein großes Hallo und nach dem „Anbindebier“ haben wir noch gemeinsam die Hot-Dog-Bude gestürmt. Das Wetter war auch wieder schön, so dass die Kinder nochmals zum Baden gehen konnten.

Der Wetterbericht versprach für die nächsten Tage nicht viel Gutes, so dass wir relativ zeitig bei totaler Flaute Richtung Laboe

losgefahren sind. Durch einen Bekannten konnten wir alle zusammen im Werfthafen liegen. Abends sind wir zusammen essen gegangen und haben beschlossen am nächsten Tag das U-Boot zu besichtigen, da noch nicht alle Kinder dort gewesen sind. Bei strahlendem Sonnenschein und großer Hitze mussten wir das Versprechen am nächsten Tag in die Tat umsetzen. Abends wurde noch zusammen gegrillt, jedoch wurde dies durch ein starkes Gewitter schlagartig beendet.

Vor der Schleuse in Holtenau stand uns dann das alljährliche Warten bevor. Einige von uns meinten, sie würden gleich die erste Schleuse um 7.00 Uhr nehmen. Als wir gegen 8.00 Uhr ankamen, lagen Sie jedoch immer noch da. Um ca. 8.30 Uhr wurde die Schleuse dann geöffnet. Es lagen zwischenzeitlich, auch wieder so viele Schiffe vor der Schleuse, dass man Angst hatte nicht mit reinzukommen. Wir haben es aber alle geschafft.

Über den Tag wurde das Wasser in der Bordtoilette immer brauner, das Ende des Urlaubs kam näher und damit auch die Rückkehr auf die Elbe. Wie jedes Jahr scheint zu Anfang das Wasser unheimlich braun zu sein. Eigentlich wollten wir am nächsten Tag direkt von Brunsbüttel nach Hause fahren. Das Wetter war jedoch wieder schön und Niklas hatte große Sehnsucht nach seinem Freund Max. Seine Familie wollte eigentlich hinter dem Schweinesand grillen, wir konnten sie aber überreden sich mit uns in Grünendeich zu treffen. Hier haben wir dann noch mit zwei weiteren Familien gegrillt und konnten einen wunderschönen, kitschigen Sonnenuntergang beobachten.

Am nächsten Tag,es war jetzt Sonntag, mussten wir nun endgültig zurück nach Hause. Die Arbeit rief, die Kinder hatten zum Glück noch eine Woche schulfrei.

Abschließend lässt sich festhalten, dass es ein wunderschöner Urlaub war und es sich auf jeden Fall lohnt, die Übelkeit und das frühe Aufstehen in Kauf zu nehmen. Die Kinder waren auch total begeistert und möchten nächstes Jahr auf jeden Fall wieder in die Schären fahren. Mit einem Kartenplotter ist das Navigieren auch nicht so schlimm, obwohl man auch hier natürlich immer gut aufpassen muss, aber Übung macht den Meister. Mal sehen was nächstes Jahr kommt!

Viele Grüße , SIlke

Kurzentschlossen:

Mogan – Mindelo – Barbados

Eine Reise über den Atlantik
Erzählt von Karsten S. Möller

2. Teil: Von Sao Vicente nach Barbados

Mittwoch, 15. März, 1935h,
016°32'N 30°18'W, COG 263°, 6,9kn
Dritter Tag nach den Kapverden und Mindelo. Abgelaufene Distanz 302 sm. Der Wind weht mit 16 bis 22 kn und wir laufen zwischen 6,5 und 7,2 kn, bergab auch bis 7,8 und mehr. Inzwischen haben wir die Passatsegel geriggt. Zwei gleichgroße Genuas sind in die Nuten des Vorstages eingeführt, beidseitig ausgebaumt, mit Bullenstander nach vorn gesichert und mit Achterholer dichtgesetzt. Schuhkartonsegeln. Mächtig rollend werden wir über den Atlantik geweht. Die Windsteueranlage hält präzise Kurs, die Pinne werden wir nicht mehr anfassen müssen.
Bordroutine: Sich wiederholende Tagesabläufe. Wachegehen, schlafen, Essen kochen, Backschaft machen, Geschirr spülen (mit Seewasser), kleine Reparaturen ausführen, Reinschiff machen, hin und wieder ein wenig die Segel trimmen, Logbuch führen, Etmale eintragen. Navigieren entfällt, der Wind weht uns genau in die richtige Richtung. Alles hat sich eingespielt. An den Wachrhythmus habe ich mich gewöhnt, schlafe gut, trotz des gewaltigen Seegangs, festgekeilt in der engen Hundekoje.
Die Mahlzeiten nehmen wir im Salon ein. Das ist manchmal etwas abenteuerlich. Bei den Bewegungen die das Schiff macht, geht schon mal was ‚über Stag'. Aber Franz sieht das alles ganz gelassen, wenn hin und wieder Teller und Tassen in den Polstern landen. „Alcantara! Das wisch' ich einfach weg. Das sieht dann kein Mensch mehr!"
Die Tage vergehen schnell. Stundenlang sitze ich im Cockpit, sehe die Seen heranrollen, wie sie höher und höher werden, sich auftürmen, ihre Tatzen nach uns ausstrecken, und immer wieder vergebens ihr weißes, schaumiges Maul aufreißen um uns zu ver-

schlingen. Phantastisch dieses Farbenspiel in den Wellen: ein ständiger Wechsel von leuchtenden Blau, über sattes Violett, zu hässlichem Grauschwarz und wieder zurück über schimmerndes Grün und Türkis bis zu dem hellen Blau des Himmels. Schaumbahnen zerfasern. Blasenbahnen, Perlenschnüren gleich, wirbeln in die Tiefe, schleudern wieder hoch und verlieren sich in immerwährenden Wiederholungen im Kielwassers.
Es ist warm, spürbar wärmer als auf den Kapverden; 32° am Tage im Schatten unter der Sprayhood. Heiß brennt die Sonne, keine Wolken am Himmel. Nachts kühlt es ab auf 28° und es wird sehr feucht. Wir tragen Öljacken; vom Achterstag fallen Tropfen ins Cockpit. Die Luft ist salzgeschwängert. Ich schmecke Salz auf meinen Lippen, spüre Salz auf meiner Haut. Dicke Salzkristalle bilden sich auf dem Heckkorb, grob wie aus der Salzmühle. Meine Segelshorts können beinahe stehen. Alles fühlt sich stumpf und klebrig an, die Kleidung feucht. Unglaublich wie salzig der Atlantik ist, 3.7 % Salzgehalt.

Donnerstag, 16. März, 2300h,
16°28'N 33°16'W, COG 266°,
450 sm seit Mindelo
Wieder einmal sitze ich auf dem Vorschiff. Wellen rollen von achtern heran, überholen, der Bug steigt hoch und taucht schäumend wieder ein in die Seen. Gischt weht davon. Bläulich schimmernde ‚Portugiesische Galeeren' segeln über die Wogen. Ich blicke nach Westen, die Sonne will untergehen. Rasch senkt sie sich der Kimm zu, fängt an Strahlen zu bilden, fächert durch die flachen Wolken, die sich immer abends am Horizont bilden, erst silbrig, dann gelb, golden, über rot zu purpur. Und dann ist sie weg, die Sonne, ganz plötzlich. Diese Momente sind für mich mit die schönsten des Tages.
Und das Meer wird zu Blei, grauschwarz, und schnell kommt die Dunkelheit. Dann diese Nächte! Diese dunklen Nächte, ohne Kimm, nur Finsternis, Schwärze. Und über mir der Himmel, der Sternenhimmel! Unglaublich! Keine Beschreibung unserer alten romantischen Poeten ist zu schwülstig, kein noch so kitschiges Klischee übertrieben. Der Himmel ist tiefschwarzer Samt, zum Greifen nah. Und voll, übervoll mit Sternen. Sie leuchten hell und klar aus der Nähe und funkeln kalt, wie Edelsteine aus der Tiefe des unendlichen Raumes in changierenden Farben grün, rot und blau. Die Milchstraße ist wie weißer Dampf, zum Greifen nahe.
Warum ist hier unten auf der Erde alles vergänglich und oben im All anscheinend ewig?

Die Sterne waren schon immer da und werden immer da sein. Wenn ich hier so sitze allein im Cockpit auf dem weiten dunklen Ozean fasziniert von der Schönheit und Ästhetik, der Tiefe des Alls, den Entfernungen, den Zeiträumen, sind Gedanken nahe über unsere Altvorderen, über Mythen, über Götter, über Schöpfungsgeschichten und über die Frage aller Fragen, wie ist die Welt „auf die Welt“ gekommen.
Ich sehe den Großen Bären, wie er seine Pirouetten um den Polarstern dreht, gleichzeitig das Kreuz des Südens und auch den Mond. Wie ein Schiffchen segelt er über das Firmament dem Abgrund entgegen. Er geht früh unter.

Freitag, 17. März, 0000h,
16°20’N 35°46’W, Kurs 237°,
16-22 kn Wind,
6,5 bis 7,2 kn Fahrt und mehr.
Nachdem wir schon tagelang eine Angel hinter uns hergezogen haben, bestückt mit einem ‚appetitlichen’ Kalamaris, aus rot-silbernen, glitzernden Plastik, ist uns heute Nachmittag eine Goldmakrele (Coryphaena hippurus) an den Haken gegangen. Ein prächtiger Fisch, mehr als 1 Meter lang und unglaublich hübsch. Mit tiefblauem Rücken und rot- bis weißgoldenem Bauch, mit langer grünlicher Rückenflosse vom stumpfen, abgerundeten Kopf bis zur tief gegabelten Schwanzflosse. Es war ein harter Kampf den Dolphin (so wird er auch genannt) an Bord zu kriegen, denn er gehört mit zu den schnellsten Fischen; bis zu 60 km/h kann er erreichen. Ich musste auf die Badeplattform um mit unserem Fischhaken hinter die Kiemen greifen zu können, abenteuerlich, und dann sah ich sie: ein ganzer Schwarm dieser wunderhübschen Fische. Zehn, wenn nicht zwanzig schwimmen unter unserem Heck mit uns um die Wette. Tiefblaue Rücken, dicht an dicht. Ein toller Anblick!
Den Dolphin zu schlachten ist mühsam. Wir müssen zur Eisensäge greifen um den Fisch in Koteletts zu schneiden; dem Rückgrat ist per Messer nicht beizukommen. Mathias, unser selbsternannter tüchtiger und guter Koch serviert uns Goldmakrele à la Atlantik, nur in Butter gebraten. Salz und andere Gewürze sind nicht nötig. Die Frische macht’s. Das Fleisch zergeht auf der Zunge. Fisch bis zum Abwinken.

Sonntag, 19. März, 1530h, 1600h,
15°26N 40°19’W. 895 sm auf der Uhr,
noch 1.100 sm bis Barbados.
Es ist sehr heiß. Die Bananen werden reif.
Nachts haben wir Meeresleuchten. Unab-

lässig schießt es gleißend am Rumpf entlang. Winzige Gold- und Silbermünzen verwirbeln im Kielwasser zu sich ständig ändernden Strudeln, explodieren zu Sternenstaub, werden als phantastisch funkelnde Kaskaden in die Tiefe gerissen, bis sie sich als unwirklich blauweiß schimmernden Bändern in der Schwärze der See verlieren.

Montag, 20. März, 1100h,
Bergfest! 1.009 sm in 6 Tagen
und 19 Stunden.
Gegen die heiße Sonne haben wir einen Strandsonnenschirm aufgespannt und mit vielen Strippen gegen den harten Wind gesichert. Darunter sitzen wir, lassen wie immer steuern und zur Feier des Tages gibt es wunderbar kühlen Sekt! Stolz stoßen wir auf das bisher schon Erreichte an. Die Stimmung ist ganz prima. Jede Nervosität hat sich inzwischen gelegt, alle Sorgen und Befürchtungen die doch wohl jeder von uns vor der langen Reise hatte, sind verflogen.
Übrigens: Einen Sundowner gibt es natürlich jeden Nachmittag. Mal Caipirinha, Planters Punsh oder Gin Tonic, oder auch nur ein Glas roten Wein oder profanes Oettinger-Weißbier.
Logbuch: 0400h AIS-Alarm! MV „Desert Voyager“ Kurs 295°. Fast Süd, von Steuerbord kommend kreuzt das große Schiff unseren Kurs in 8 sm Abstand. Speed 11,8 kn. Kein Grund zu Sorge.
Ich habe die Morgenwache. Obgleich es natürlich auch nachts sehr warm ist, habe ich frühmorgens, wenn die erste Dämmerung kommt, immer das Gefühl von Kälte. Es muss an der Stimmung liegen; das Meer aschgrau, farblos, und trotz des Seegangs, der hohen Wellen, wirkt es wie tot. Erst wenn die Sonne anfängt dem Osten zögerlich Farbe zu geben, wenn schwaches Silber sich langsam in Gold verwandelt und plötzlich die ersten vorsichtigen Strahlen über den Horizont fingern, wenn die fernen tiefliegenden Wolken sanft erröten, sich noch weigern ihr nächtliches Grau abzulegen, die Venus langsam verblasst, dann fange auch ich an wieder lebendig zu werden. Dann ist die Zeit der Fliegenden Fische. Ihnen zuzuschauen ist faszinierend. Kreuz und quer schwirren sie über die Wellen, segeln weit, sechs, sieben, acht Meter und mehr, fliegen hoch oder auch ganz flach übers Wasser, ‚ditschen’ auf die Wellenkämme und lassen sich neuen Schwung geben, schlagen Haken und Kurven und tauchen ein. Frühstückszeit für ihre Fressfeinde. Manchen dieser Flieger sind wir im Wege. Sie klatschen nachts auf Deck, prallen in die Segel oder gegen die Aufbauten. Morgens sammeln wir die Unglücklichen ein.

Und plötzlich ist die Sonne da. Erst ein kleiner blanker, leuchtender Streifen, dann ganz, ganz schnell, die ganze Scheibe, gleißend hell, wie geschmolzener Stahl und sofort sind die Strahlen auf der Haut zu spüren, sofort wird es heiß. Alles in zehn Minuten, morgens um sieben.

Donnerstag, 23. März, 1100h,
14°06.02N 29°33.95W,
noch 588 sm bis Barbados,
9,99 sm Versatz.
32° im Schatten. Gemäß Seekarte haben wir hier 5.358 m Wassertiefe. Tiefblau das Meer, wie immer. Jetzt über Bord springen können, das wäre was! Warum haben wir keine Flaute? Mal schwimmen gehen, bei 5 km Wasser unter dem Bauch, mit Schwarzen Rauchern und unheimlichen Meeresgetier tief auf dem Grund, das muss schon ein tolles Gefühl sein. Vielleicht kommt ja auch ein Delphin vorbei, nur so, zum streicheln. Mathias gibt ein Laut des Entsetzens von sich, als ich von meinen Träumen erzähle.
Nachts 2300h Schiffsbegegnung, lt. AIS. M/V „Eagle Vermont“, Peilung 26° geht sehr dicht vorbei.

Freitag, 24. März.
Nachts müssen wir reffen, d.h. die beiden Vorsegel einrollen, kein leichtes Manöver bei 22 kn Wind im Nacken und hoher See. Wir laufen über 7 kn. Später kommt noch ein Regenschauer dazu! Die See geht sehr hoch. Manche Roller drücken uns quer und wollen uns umwerfen. Bei Manövern und überhaupt bei alle Bewegungen außerhalb des Cockpits, tragen wir Schwimmwesten mit Lifebelt und sind angeleint. Nachts geht keiner allein aufs Vorschiff.
Am nächsten Morgen ist alles wieder wie gewohnt. Heiße Sonne, blauer Himmel, blaues Meer, schattiger Platz unter der Sprayhood, Ich blicke wie immer ins Kielwasser und auf die Angelschnur. Plötzlich, weit achteraus, schießt ein riesiger grauer Schatten aus dem Wasser, Bruchteile von Sekunden nur zu sehen, dann ein lautes Platschen, Wasser spritzt meterhoch und ist we. Köder und Angelschnur auch. Das muss ein Marlin gewesen sein, mindestens 3 m lang.

Sonntag, 26. März, 1530h
M/V „Silver Moon“ auf Kollisionskurs mit 14,5 kn, weicht nicht aus. Ich rufe das Schiff auf Ch. 16. Keine Antwort. Ich rufe ‚Silver Moon’ direkt auf ihrer eignen MMSI-Nummer an, die ich am AIS ablesen kann. Wieder keine Antwort! Das sind Zustände in der Großschifffahrt! Wir haken die Wind-

fahne aus und fallen ab. Die ‚Silver Moon' geht ganz dicht vorbei. Ein VLCC, ein Riesentanker, leer, wahrscheinlich auf dem Weg zum Persischen Golf rund Cape of Good Hope. Kein Mensch an Deck oder in der Brückennock. Die Wellen knallen breitseit gegen den hohen Rumpf, Gischt steigt die Bordwand hoch, fliegt bis über das Laufdeck. Deutlich können wir den Namen lesen, so dicht passieren wir sein Heck.
1930h 108 sm bis Barbados. Die ersten Möwen..

Montag, 27. März, 1145h
13°06'N 59°38' W
Der GPS piept, wir haben unseren ersten Wegepunkt erreicht! Noch 14 sm und Land in Sicht! Barbados! Zwar noch grau und unansehnlich im Dunst, aber klar zu erkennen. Wir müssen die Insel umfahren und halten auf die Südspitze zu. Die Hauptstadt Bridgetown, Hafen, Ankerplätze, alles ist in Lee der Insel, also auf der Westseite. Wir kommen näher und können schon den Leuchtturm Ragged Point und bald darauf auch South Point sehen, ein hoher weißer Turm. Obgleich es bis dicht an die Küste tief genug ist, müssen wir großen Abstand halten. Wir sehen sehr deutlich die in der Seekarte als Warnung angegebenen Overfalls am Südkap und auch, was der Hinweis Turbulent Seas With Easterly Set bedeutet, da wo die Bank The Shallows liegt und der Meersboden von 300 m auf 80, 70 sogar bis auf nur 50 m ansteigt. Wie ein riesiger Fächer erstrecken sich die weißschäumende Stromkanten weit in den Atlantik hinaus, mit meterhohen, sich brechenden Wellen. Steile, fast senkrechte Wasserwände! Die Tide geht ostwärts, gegen den Wind! Ein phantastischer Anblick in der hellen Sonne und dem türkisfarbenen Wasser. We keep wide berth, wie der Seemann so sagt.
Ich fühle mich immer selbst wie ein Entdecker, wenn nach langer Reise über See Land in Sicht kommt, und versuche mich in die Situation und Leben der Seeleute, die Stimmung, die Umstände an Bord, hinein zu denken. Wie war es damals, 1536, als der Portugiese Pedro Campos Barbados entdeckte und ihr den Namen los barbados (die Bärtigen) gab? Über die Herkunft des Namens ist man sich uneins. Einerseits wird gesagt, die Entdecker haben sich durch die freihängenden Wurzeln der Feigenbäume, die auf der Insel wucherten, an Bärte erinnert; Andere sind der Meinung die Ureinwohner Cariben und Arawaks hätten Bärte getragen. Die Portugiesen blieben nicht auf Barbados, sondern nahmen nur die Ureinwohner mit auf andere Karibik-

inseln, um sie dort als Sklaven auf Plantagen einzusetzen. 1625, also fast hundert Jahre später, übernahmen die Briten die bis dahin menschenleere Insel von den Portugiesen.
Nach umrunden des Südkaps geht es 15 sm in Lee der Insel nordwärts durch die Oistin- und Carlisle Bay, an Hoteltürmen vorbei, bis zum Deep Water Harbour. Ein großes rechteckiges Becken mit hohen, autoreifenbewehrten Spundwänden liegt wie ausgestorben vor uns. Nur ein kleiner Schlepper dümpelt in einer Ecke vor sich hin. Hier soll Customs and Immigration sein? Ohne einklariert zu haben, darf man Barbados nicht betreten. Um 1600h sind wir fest und erklimmen mühsam unter zu Hilfenahme des Schleppers die hohe Kaimauer. Oben muss ich mich erstenmal auf einen Poller setzen; die Beine knicken ein, das Land schaukelt, mein Kopf ist taumelig und alles dreht sich. Mir wird fast schlecht. Franz und Mathias geht es nicht besser.
Auf die Stunde genau vor 15 Tagen sind wir in Mindelo ausgelaufen und jetzt auf Barbados! Ein tolles Gefühl. 2.019 sm liegen hinter uns.
Wir suchen die Immigration, fragen und man verweist uns auf eine große, langgestreckte Halle. Die Überraschung ist groß. Aneinandergereiht finden wir Duty Free Shops, Souvenirläden, kleine Bars, Fast Food Restaurants, aber alles ist zu und verschlossen, keine Menschenseele zu sehen. Auch von Immigration keine Spur. Im Hafenbüro erhalten wir die Erklärung, hier ist nur etwas los, wenn Kreuzfahrtschiffe da sind. Und jetzt sind keine da. Und die Immigration? Der würde Bescheid gesagt, wir sollen in der Halle warten. Nach einer Weile erscheinen zwei Damen mittleren Alters, adrett uniformiert, very british. Weiße Schirmmützen mit Staatswappen (Neptuns Dreizack auf blau/gelben Grund), weiße Blusen mit messerscharfen Bügelfalten, Schulterklappen mit goldenen Rangabzeichen, schwarze Krawatten, schwarzer Rock, schwarze Schuhe, und tiefschwarze Haut. 90% der Barbadier (so nennen sich die Einwohner Barbados) sind Nachfahren der schwarzen Sklaven, nur 4% der Bevölkerung ist weiß.
Die Abfertigung erfolgt akkurat. Förmlich, nur knappe Fragen – Service without a smile. Schiffspapiere, Pässe alles wird gründlich studiert und ordentlich bestempelt: Immigration Office, Barbados, Entry by Sea, S.Y. ‚Pepples' steht jetzt in meinem Pass.
Als ich fragte, ob ich die Damen – die sahen ja richtig proper aus – fotografieren dürfe, traf mich ein Blick als hätte ich einen frivolen Antrag gestellt und hörte nur ein harsches ‚No'.

Wir stehen wieder am Kai und jetzt stellt sich die Frage nach einem Liegeplatz. Ankern in der Carlisle Bay? Das scheint uns aber sehr nicht verlockend, bei dem Schwell! Der Karibik-Reed's sagt, man könne nach telefonischer Anfrage in der Careenage einen Liegeplatz bekommen. Die Careenage ist die Mündung des kleinen Constitution Rivers der durch Bridgetown fließt und hat seinen Namen von to careen: turn a ship on one side for cleaning, repairing etc., bedeutet also ein Schiff kielholen – nicht einen Matrosen, der sich unbotmäßig benommen hat. Ich rufe den Hafen über VHF an, vergeblich, und so laufen wir einfach dort ein. Ein langer Schlauch, ein schöner Yachthafen. Viele Motorboote, aber auch Segelyachten, liegen links und rechts in Boxen. Es herrscht viel Leben an Bord alles Weiße, vornehm ganz in Weiß gekleidet. Very british. Aber wir sind erst einige Meter im Hafen, da schallt es uns schon, unterstützt durch wildes Armgefuchtel, von allen Seiten entgegen: No entry, not for foreigners, go out etc. Welch ein unfreundlicher Empfang! Very british? Überhaupt nicht.

Wir fahren also wieder raus aus der Careenage und wollen versuchen eine berth in Bridgtowns Shallow Draft Facility zu bekommen. Aber plötzlich, grässliches Piepen, Alarm. Der Motor ist zu heiß. Die Segel werden gesetzt und wir segeln in die Carlisle Bay, wo schon einige Yachten vor Anker liegen. Wir rollen mächtig in der Dünung, pulen Reste von Impellerflügeln aus Pumpe und Kühlwasserleitung und finden einige Stunden Schlaf, wir alle auf einmal, zum ersten mal ohne Wache gehen zu müssen.

Am nächsten Morgen scheint uns das Glück verlassen zu haben. Wir tuckern nordwärts Richtung Shallow Draft Facility, sind an Bridgetown vorbei und passieren gerade den Fischereihafen (Entrance prohibited) als der Motor wieder ein fürchterliches Piepen von sich gibt. Öldruck! Wir humpeln in den Fischereihafen, eine lange Mittelpier mit Tankstelle am Kopf lädt zum Anlegen ein. Welch ein Betrieb! Fischerboote überall, kreuz- und quer. Wir rechnen wieder mit einem barschen Rauswurf, aber ein freundlicher junger Schwarzer, mit strahlend weißen Zähnen im lächelnden Gesicht, nimmt die Leinen an. Auf unsere Frage, ob wir hier ein Weile liegen bleiben könnten, meinte er eigentlich sei der Fischereihafen ja für Yachten streng verboten, aber wir würden da wo wir sind, hinter der Tankstelle. ja nicht stören und wenn wir ein Motorproblem haben, na ja... ! Aber wir müssten

uns beim Hafenkapitän anmelden, unbedingt.
Also mache ich mich auf den Weg durch den quirligen Hafen, die lange Mittelpier hinunter, an unzähligen Fischerbooten entlang, die be- und entladen werden, zickzacke durch hin und her eilende Fischer und Arbeiter, umrunde Eiscontainer, Behälter mit sardinengroßen Köderfischen, Netze und Plastiktonnen mit säuberlich aufgeschossen, endlos langen Angelleinen, dicht an dicht mit großen Haken bespickt, und erreiche endlich die Hafengebäude. Eine riesige Fischhalle empfängt mich. Gabelstapler rasen, mit auf Paletten getürmten meterlangen Leibern kopfloser, leichengrauer Marlins, Dolphins (Goldmakrele) und anderen unglaublich großen Fischen, umher. Kein Mensch kümmert sich um mich, aber ich komme heil durch das Geschehen und lande auf dem eigentlichen Fischmarkt. Hektisches Treiben! Gewühle, Geschiebe und Gedränge empfängt mich, und unglaubliches Geschreie. Alle Verkaufsstände bieten lautstark ihre Produkte an – Fische und Meeresgetier jeder Art, die meisten Kreaturen habe ich noch nie vorher gesehen – und sind umlagert von dicken Negermammis in fröhlich buntbedruckten Kittelschürzen.
Froh nicht erdrückt zu sein, komme ich ins Hafenbüro, eine Aneinandereihung von Glaskästen, es sieht aus, wie in unsere Büros der 50ziger Jahre, mit emsig irgendetwas schreibenden jungen Damen darin, die verstohlen die schwarzen Köpfe heben als ich vorbeigehe, um sie dann schnell wieder zu senken. Weißhäutige Segler kommen hier wohl nicht so häufig vor. Eine resolute Dame, adrett uniformähnlich gekleidet, geleitet mich zum Hafenkapitän, bzw. zur 1. Vorzimmerdame, die mich an die 2. Vorzimmerdame weiterreicht, die mich dann endlich zum Fishery Harbour Captain vorlässt. Ein stattlicher Schwarzer empfängt mich, respekteinflößend in seiner Marineuniform, eine goldbetresster Mütze liegt auf seinem sonst leeren, riesigen Schreibtisch.
Ich bringe mein Anliegen vor, German Yacht, just arrived, engine problems etc. Huldvoll wird genickt, drei Stunden können wir bleiben, aber nicht länger! Erhobener Finger!
Draußen auf der Pier treffe ich unseren Fischerfreund wieder. Wayne heißt er und ist 33 Jahre alt. Mit seiner Deckshand ist er dabei sein Boot, die ‚Challenger II', auszurüsten. Ich erzähle von meiner Begegnung mit dem Hafenkapitän und den drei Stunden, er aber winkt ab. Da könnt ihr liegen bleiben, meint er, der Hafenkapitän

kommt nie aus seinem Büro raus, geschweige, dass er mal über den Hafen blickt. Wayne hat recht, kein Mensch kümmert sich um uns. Wir bleiben liegen.

Die Fischereifahrzeuge auf Barbados sind doch ganz anders als bei uns. Die ‚Challenger II' ist ein offenes, hölzernes Boot, 12,00 m lang, 4,90 breit, mit 12-Zylinder-Volvo im Bauch, 1.000 Liter Diesel, 400 Liter Trinkwasser. Das Vorschiff ist einer Hafenbarkasse ähnlich: Kleines Steuerhaus, davor eine winzige Kajüte mit zwei Kojen und Pantry. Das Achterdeck wird fast gänzlich von einem großen Eiskasten eingenommen.
Gefischt wird mit Langleinen, mit Fliegenden Fischen als Köder, die einzeln auf Unmengen von Haken aufgespießt werden müssen. So fängt man 250 bis 350 kg schwere Marlins und 100 kg schwere Dolphins. Auf dem Dach des Steuerhauses türmen sich dicke Bündel Zuckerrohstroh und mir wird erklärt, dass man diese ins Wasser wirft und sich dann die Dolphins darunter sammeln. Wayne ist mit seinem Partner 8 Tage auf See, Richtung Brasilien Die Langleinen werden an, mit Peilsender bestückten, Bojen ausgebracht. Dann lässt man sich treiben um Treibstoff zu sparen. Die Langleinen findet man per Direction Finder wieder. Eingeholt werden sie per Hand; es gibt keinerlei Winschen auf den Booten. Ich fühle mich an Hemingways ‚Der alte Mann und das Meer' erinnert, weniger an die Story, mehr an den Film mit Spencer Tracy.

Unser Motor macht Kummer. Die zwei Wochen ‚Dolce Vita' auf dem Atlantik sind ihm wohl nicht bekommen. Zu wenig Kompression; Wasser im Öl. Einspritzdüsen und Öldruckmesser werden ausgetauscht, Öl gewechselt, Bolzen nachgezogen; Franz bastelt hier und da, aber es nützt alles nichts. Unsere Stimmung ist auf dem Tiefpunkt. Franz entschließt sich, einen neuen, baugleichen Motor aus Deutschland kommen zu lassen. Das wird dauern und so wird meine und Mathias Reise erstenmal auf Barbados enden und nicht auf St. Lucia.

Aber dadurch haben wir Zeit Bridgetown (80.000 Einwohner) kennen zu lernen. Wir schlendern durch breite Hauptstraßen und enge Gassen, wühlen uns durch übervolle Märkte und Shopping Malls, ruhen uns auf dem Kirchhof aus und bleiben vor imposanten Kolonialbauten aus der britischen Zeit stehen. Im Zentrum gibt es einen National Heroes Square (welche Heroen Barbados wohl hatte?), der früher Trafalgar Square

hieß und auch mit einem Nelson Denkmal geschmückt ist, obwohl Nelson nie auf Barbados war. Dafür ist dieses Denkmal schon von 1813 und damit 30 Jahre älter als die Trafalgar Säule in London.
In alten, ausgedienten Lagerhäusern an der Careenage, am Yachthafen, haben sich viele interessante Restaurants angesiedelt. Wir sitzen draußen in der ‚gefühlen' Kühle der Nacht, am stillen Wasser des Constitution Rivers, genießen einen gehaltvollen Planters Punch mit reichlich Mount-Gay-Rum und delektieren uns an der gut gewürzten exotischen kreolisch-karibischen Küche. Gemütlich zurückgelehnt in einem bequemen Sessel beobachte ich nachdenklich die Tropfen, die langsam an meinem beschlagenen Bierglas herabperlen.
Eine lange Reise ist zu Ende gegangen. Schade eigentlich. Was war das nun? Eine großartige Leistung, ein tolles Abenteuer? Muss ich nun stolz sein? All das empfinde ich nicht. Traurig bin ich, dass die Fahrt zu Ende ist. Leise Wehmut überkommt mich. Wie gerne wäre ich weitergesegelt; möchte träumen wie der kleine Max, der dorthin wollte „Wo die wilden Kerle wohnen" ....'Und plötzlich war da ein Meer mit einem Schiff, nur für Max, und er segelte davon, Tag und Nacht und viele Wochen lang und fast ein ganzes Jahr und noch einen Tag...' Aber es war nur ein Traum für Max - und auch für mich.

Am nächsten Tag steht Wayne auf der Pier und will mit uns eine Inselrundfahrt machen. Sein kleiner Sohn Nathan (6) klammert sich schüchtern an die große Hand des Vaters. Wayne war während unserer Motor-Misere schon eine große Hilfe und wurde zum Freund. Er stand uns mit Rat und Tat zur Seite, stellte uns sein Auto zur Verfügung und telefonierte hinter Ersatzteilen her. Dass er jetzt einfach so daher kommt um uns durch die Gegend zu kutschieren, finden wir mehr als großartig. Wir fahren los, müssten aber erstenmal zu seiner Frau ins Büro, Bescheid sagen, erklärt uns Wayne. Tracia, schwarz wie Ebenholz, strahlendes Lächeln, eine hübsche Frau, 29 Jahre alt. Dass das ‚Bescheidsagen' nur eine Ausrede war, wurde uns sofort klar. Wayne ist sichtlich stolz auf seine Tracia.
Barbados-Rundfahrt: Immer an der Küste entlang, durch kleine Ansiedlungen, geprägt durch farbenfroh angemalte Holzhäuschen, an großen, abgeernteten Zuckerrohrfelder vorbei, hügelauf, hügelab. Hotelburgen vermeiden wir. Das ist sicher nicht die Welt eines Fischers.
Barbados ist die östlichste der Windward

Islands, und nicht, wie die vielen anderen benachbarten Karibikinseln, vulkanischen Ursprungs, sondern der höchstgelegene Teil eines unterseeischen Kalksteinrückens. Die Westküste hat feinsandigen Strand, palmengesäumt, mit sanft anrollender Dünung.. Auf der Terrasse einer windschiefen Bretterbude, Bar genannt, trinken wir ein kühles Bier und sehen der untergehenden Sonne zu. Interessiert werden wir gemustert, Weiße sieht man hier wohl selten. Die Ostküste ist ganz anders. Unfreundlich. Heftiger Wind fegt uns entgegen als wir aussteigen, donnernd branden die Seen an die felsigen Küste. Feine, salzige Gischt netzt unsere Haut.

Es ist dunkel und kühl geworden, der kleine Nathan kuschelt sich an mich. Seine zu winzigen Locken gekräuselten Stacheldrahthaare kratzen an meiner Wange. Wayne entschließt sich nach Hause zu fahren, um Nathan abzuliefern. Aber wohl auch um uns sein Home zu zeigen, eine Holzhütte, nein, ein ziemlich großes Holzhaus auf vier Betonsockeln, ockergelb, mit viel Grün drumherum.

Auf der Treppe steht Vater, rauchend; Hände werden geschüttelt, sonst nicht viel Worte gemacht. Vater raucht wohl lieber. Dafür ist drinnen um so mehr Hallo. Wir treten in einen großen Raum, der alles ist: Küche, Wohnzimmer, Esszimmer, Arbeitszimmer; mit Wasch- und Spülmaschine, Bügelbrett, Tisch und Stühlen. Tracia räumt Zeitschriften, Kleidung von Sofa und Sesseln. Aber ehe wir uns setzen können, füllt sich das Zimmer mit Oma, Mutter und Tante und bevor ich überhaupt reagieren kann, umarmen mich baumstammdicke Arme, drücken mich fest an gewaltigen Busen und Bauch, nehmen mir den Atem und eine unglaublich tiefe, heisere Stimme trompetet mir ein fröhliches Hallo entgegen. Das ist Tantchen! Sie sieht aus wie Mahalia Jackson! Ich umarme auch, meine Arme reichen aber kaum bis unter die Achselhöhlen. Auch Oma und Mutter müssen umarmt werden. Man serviert uns Drinks, ohne Alkohol, trotzdem herrscht eine Riesenstimmung. Weiße aus Übersee, Europäer, deutsche Segler. So was hat die kleine Welt des Fischers Wayne und seiner Familie noch nie gesehen.

Abends sitzen wir mit Wayne und Tracia an Bord der ‚Pepples' und feiern Abschied. Mathias und ich reisen morgen ab und auch Wayne hat seine ‚Challenger II' seeklar. Morgen läuft er aus, zwei Wochen auf See, fischen. Was für tolle Menschen waren das, die wir da getroffen haben. Vergessen werde ich Wayne, Tracia und Nathan nie.

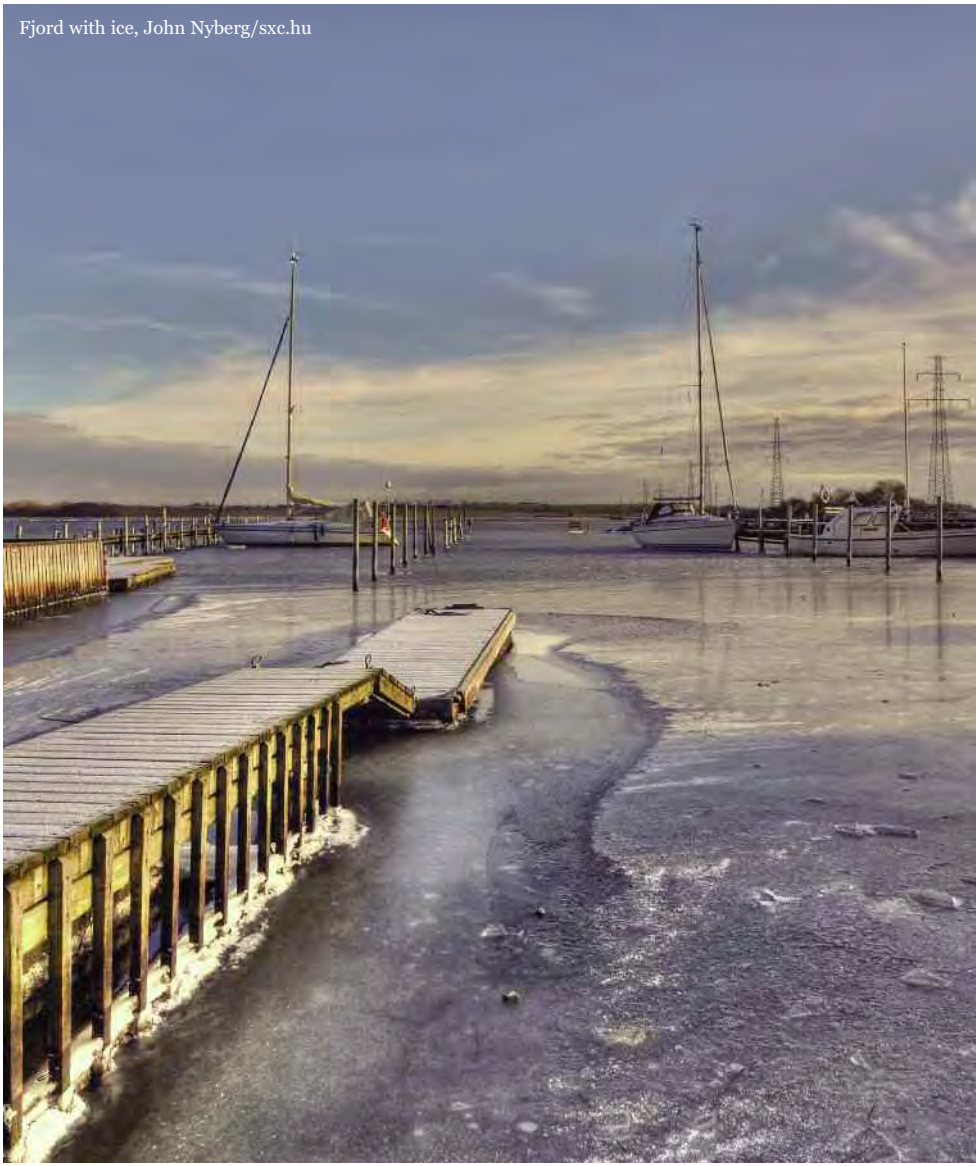
Am nächsten Morgen verholen wir die ‚Peppels' mit Unterstützung eines freund-

lichen Schlauchbootfahrers vom Fischereihafen in die Shallow Draft Facilty, wo das Boot für einige Tage liegen kann. Und jetzt heißt es wirklich und endgültig Abschied zu nehmen von dem, was für einige lange Wochen mein Zuhause gewesen ist. Vom Boot, vom Leben an Bord, von der Enge, von ‚meiner' Hundekoje, von der See, von Allem eben. Traurig sind wir!

Embarkation must happen in this office! Da wo man einklariert hat, da muss man auch wieder ausklarieren. Das hatten uns die Damen bei der Einreise eingeschärft. Also machen wir uns auf in den Deep Water Harbour, ein kurzer Fußweg. Aber welch ein Anblick, die Empfangshalle ist voller Menschen, unschwer als Amerikaner im Rentenalter zu erkennen. In allen Duty-Free- und Souvenirshops herrscht Gewühle und Gewoge. Die Bars sind voller Bier und Planters-Punsh trinkender Touris. Im kleinen Hafenbecken drängeln sich fünf riesige Kreuzfahrtschiffe.

Im Office muss ich erst einmal, wiederum sehr unterkühlten, unnahbaren, schwarzen Damen, umständlich erklären wieso wir, Mathias und ich, nicht per Segelyacht, sondern per Flugzeug Barbados verlassen wollten. Aber schlussendlich bekommen wir doch unsere Ausreisestempel.

Noch ein Abschiedsbier an der Bar, dann Händeschütteln, Schulterklopfen, Franz alles Gute wünschen, und ein klappriges Taxi bringt uns zum Flughafen. In der Dämmerung des sich verabschiedenden Tages werfe ich von hoch oben noch einen letzten Blick auf das graugrüne Barbados und das blauschwarze Meer. Weiße Schaumkronen sind das letzte was ich sehe.



Fjord with ice, John Nyberg/sxc.hu

Segel Club Unterelbe von 1929 e.V.

Sachtestieg 5, 22587 Hamburg

	Name	Telefon privat	Telefon beruflich
1. Vorsitzender	Oliver Fude	040/8 70 18 41	04103/8 00 28 11
2. Vorsitzender	Peter Kühnle	04103/8 06 85 52	0179/2 01 17 57
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 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: post@mendtwerk.de

HANS PAULMANN GMBH
ELEKTRISCHE ANLAGEN

Beratung Planung Herstellung Wartung

Sicherheit!

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
Videoüberwachung
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

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

Rupertistraße 26 · Hamburg–Nienstedten
Telefon 040 / 82 05 22