

Die Wurzel

Rundschreiben

Die VdHSSB ist Mitglied im deutschen Seglerverband

Ausgabe 2 / 2004

Liebe Vereinskameraden und Segelfreunde!

Die Segelsaison neigt sich unweigerlich dem Ende zu - Zeit also, wieder in die *Theorie* einzu-steigen! Hinweise zu den aktuell startenden Kursen findet ihr auf den folgenden Seiten.

Unser *Sommerfest*, das diesmal unter dem Titel „Back to the roots“ stand, erfreute sich großer Beliebtheit und zahlreicher Teilnehmer. Ein Höhepunkt des Abends war sicherlich der Besuch der „königlichen Luise“. Ein paar Impressionen des Sommerfestes haben wir hier für euch zusammengestellt. Vielen Dank an unser Festkomitee und alle anderen Helfer, die uns diese Feier ermöglicht haben.

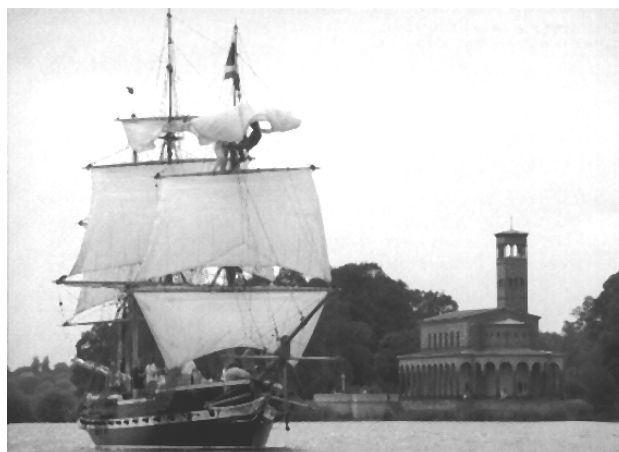
Höhepunkte im kommenden Jahr werden sicherlich die Pfingst- und die Feierabendregatta sein.

Pfingsten wollen wir von Heiligenhafen aus starten und, da wir eine gewisse „Rund-Fehmarn-Müdigkeit“ festgestellt haben, eine ganze Woche unterwegs sein. Für Routenvorschläge sind wir noch offen. Also, hiermit die Frage an alle erfahrenen „Ostseefahrer“, wo soll es hingehen? Meldet Euch, z.B. unter VdHSSB@gmx.de, und teilt uns eure Vorstellungen mit!

Auch die Termine für unsere *Feierabendregatta* könnt ihr euch schon vormerken: 15., 16. und 17. Juni 2005 (Mi. - Fr.).

Einiges *Informatives* und *Interessantes*, das wir euch nicht vorenthalten wollen, hat Holger aus dem Netz „gesaugt“. Für die, die selbst „ins Netz gehen“, hier noch ein *Surftip*: Unter www.vs-elektronik.de/Schiff, findet ihr die aussergewöhnlichen Erlebnisse unserer Mitglieder Annegret und Helmut Kluge.

Zum Schluss eine *Anmerkung* in eigener Sache. Wenn ihr etwas für die nächste *Wurzel* „loswerden“ wollt, könnt ihr euch auch direkt an mich wenden. Per mail bin ich unter: B.Lewe@gmx.de erreichbar.



Die „Royal Luise“ auf dem Weg zu unserem Sommerfest

Viel Spaß beim Lesen wünscht Euch

Euer Bernhard

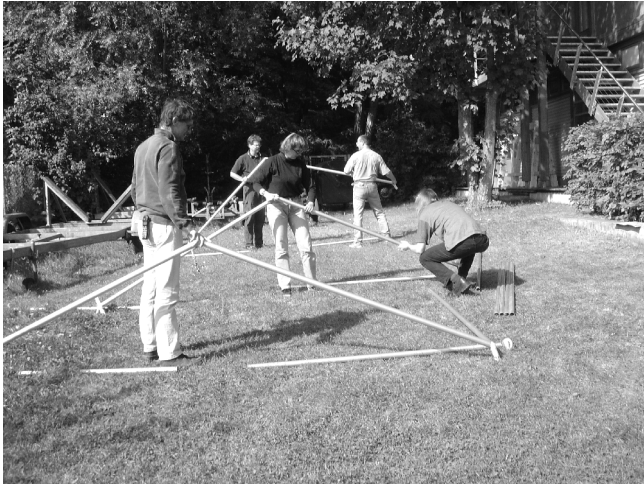
Die nächsten Termine

Was?	Wann?	Wo?
Beginn SSS, SHS	22. bzw. 23.11.2005	H. v. Kleist Oberschule
Vereinstreffen	02.12.04	Dionysos

Inhaltsverzeichnis

Unser Sommerfest.....	2
Regatten 2004 - Nachtrag.....	4
Kursangebot.....	5
Schwarzes Brett.....	6
Bücherecke.....	8
Bordjargon.....	12
Quergelesen.....	13
Besondere Geburtstage.....	17
Die letzte Seite.....	18
Adressliste VdHSSB e.V.....	18

Unser Sommerfest



Das Aufbauteam bei der Arbeit...



Alles richtig zusammengesteckt?



Das Fest möge beginnen!



An die Paddel, fertig, los!



Soll ich auch mal?

Der Besuch der Dame...



Hat von euch einer auf die Stoppuhr gedrückt?



Zieldurchgang!



...stößt auf reges Interesse!



Noch nen Absacker im Zelt.

Es war halt doch ein schönes Fest!

Regatten 2004 - Nachtrag

Drei-Länder-Regatta II (29. Mai – 2. Juni 2004)

Platz	Name des Schiffes	Schiffstyp	Yardstick	Skipper	Einzelwettfahrten / Punkte			
					SO	MO	DI	MI
1	PAULE	Bavaria 42	92	Jann Roofls	2	2	1	3
2	RAMSES	Oceanis 361	99	Olaf Ziemann	1	3	4	1
3	ÆRØ	Bavaria 390C	98	Karl-Heinz Bingen	3	1	3	2
4	TAO	Mason 43	100	Holger Plaasche	4	6	2	5
5	SCALA	Hanse 401	91	Stephan Schultze	6	5	5	4
6	ISIS	Hanse 371	90	Uli Michalowski	5	4	6	6

Die Siegerehrung fand auf unserem Sommerfest statt!

Feierabend-Regatta 16. - 18. Juni 2004

Auch in diesem Jahr meinte es das Wetter nicht allzu gut mit den Feierabend-Seglern und schreckte wohl schon im Vorfeld einige Teilnehmer von einer Meldung ab. Außerdem war da ja auch noch so eine Fußball-Europameisterschaft

So kam es, dass in diesem Jahr nur 6 Boote zur Feierabend-Regatta starteten, um auf dem altbewährten Gebiet der Havel zwischen Alter Liebe und Villa Lem die drei vorgesehenen Wettfahrten zu bestreiten. Am Mittwoch konnte bei NW 5, in Böen bis 6, noch echter "Wassersport" betrieben werden. Am Donnerstag musste jedoch – erstmals in der Geschichte der Feierabend-Regatta – eine Wettfahrt wegen Sturmwarnung komplett ausfallen. Am Freitag herrschte dann ruhigeres Wetter bei W – NW 3, so dass der anschließende Grillabend mit Siegerehrung auf dem Gelände der VWG sich wieder reger Beteiligung erfreute. Der VWG gebührt unser besonderer Dank für die freundliche Bewirtung an allen Wettfahrt-Abenden.

Hier die Ergebnisliste:

Platz	Segelzeichen / Name des Schiffs	Schiffstyp	Steuermann	Einzelwettfahrten / Punkte		
				Mi	Do	Fr
1	25 / Zottel	Sailhorse	Martin Pichura	1	-	1
2	VA 5 / Taipan	Varianta K3	Bernd Kupke	3	-	2
3	G 21 / Jux	Ran	Dr. J.-E. Rollenhagen	2	-	5
4	V 14 / Pinguin	50 m ² Kreuzer	Michael Schmid	4	-	3
5	Min Soet	Raja	Günther Thorwest	5	-	4
6	VA 3746 / Quo vadis	Varianta 65	Helmut Sauereißig	6	-	6

Kursangebot

Alle Informationen findet ihr auch im Internet unter: www.vdhssb.de/aktuell.htm

Wetterkurs

Ort: Meteorologisches Institut FUB
Carl-Heinrich-Becker Weg 6-10
12165 Berlin

Zeit: 6 Termine jeweils Dienstag
19.00 - 22.00 Uhr (mit Pause)
vom 15. März bis 26. April
(29. März Osterferien)

Preis: 62,- € (44,- € für Vereinsmitglieder der VdHSSB) einschließlich Skript und Wetterkarten.



Sportseeschiffer- Sporthochseeschifferschein

<i>Kurs</i>	<i>Schein</i>	<i>Beginn</i>	<i>Kurstage</i>	<i>Kursdauer Wochen</i>	<i>Preis €</i>	<i>Preis ermäßigt €</i>
SSS	Sportseeschifferschein	23.11.2005	Di. und Do.	13	270	245
SHS	Sporthochseeschifferschein	22.11.2005	Mo. und Mi.	12	345	310

Ermäßigung für Studenten, Arbeitslose u. Sozialhilfeempfänger

Ort: Heinrich-von-Kleist-Oberschule
Levetzowstr. 3-5, 10555 Berlin (Tiergarten-Mitte)
Nähe Gotzkowsky-Brücke

Anmeldung(en): 030 – 771 49 07 (Tel.) Regina Schädler
und Info: 030 – 604 28 62 (Tel. und Fax) Reinhold Balzer
eMail: vdhssb@gmx.de

Schwarzes Brett

Varianta 65

Zum Verkauf steht meine Varianta 65; Mastlegevorrichtung, Rollfock, AB 4,5 PS, alles gut erhalten.

Klaus-H. Freytag
Interessenten melden sich bitte unter 0172 84 44 776

Lagerbock für Yachten



guter Zustand, aus Stahl lackiert.
L 2,40 x B 2,00 x H 1,40m, gepolsterte Spindelverstellung.
Gestänge für die Abdeckplane L 8,10m x H 3,70m.
Bisher für 30 Fuß Langkieler, 3,5 t benutzt.
Alle Teile sind demontierbar und mit einem normalen PKW-Hänger zu transportieren.

Preis VB

D.Graeber@t-online.de Tel.: 030/84591883

Seychellen?

Wie wär's mit einem Segeltörn in der Außenstelle des Paradieses
(Seychellen) Ende Nov., Anfang Dez. 2004?

Bei Interesse bitte melden bei

Olaf Ziemann, mobil 0179 52 32 032 oder ziemann.olaf@freenet.de

Schwarzes Brett

SPRINTA SPORT



SPRINTA SPORT

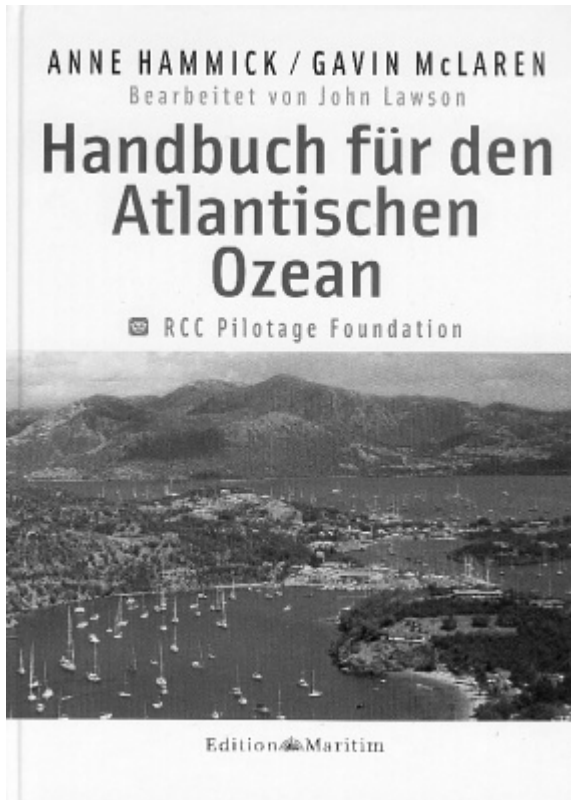
Stammtisch
21. November ab 17 Uhr
im blauen Salon der SVO3

Eingeladen sind alle Sprinta Sport Segler und
Interessierte am Segeln auf einer Sprinta-Sport



Bücherecke

Mit freundlicher Empfehlung der Schifffahrts-Buchhandlung **BOOTSCHAFT**



Jetzt mal wieder in deutsch:

Handbuch für den Atlantischen Ozean

von Anne Hammick und John Lawson
(Titel der engl. Originalfassung „The Atlantic Cruising Guide“)

2. überarbeitete Auflage 2004, 248 Seiten, 70 farbige Pläne, 86 Farbfotos, Format 21x30cm, gebunden

Aus dem Inhalt: In diesem modernen Standardwerk, das vom renommierten britischen Royal Cruising Club herausgegeben wurde und nun in einer zweiten, vollständig überarbeiteten Auflage vorliegt, wurden die Erfahrungen zahlreicher Hochseesegler für all jene zusammengefasst, die selbst einmal einen Atlantiktörn unternehmen möchten.

Die einzelnen Kapitel behandeln ebenso übersichtlich wie gründlich alle Aspekte der Planung und Vorbereitung sowie den Ablauf eines längeren Blauwassertörns. Ob für die erste Atlantiküberquerung oder den weiteren Langtörn eines erfahrenen Seeseglers: Dieses Handbuch bietet seinen Lesern Ratschläge zum gesamten Fragenkomplex.

Zu den profunden Informationen gehören ebenso die Wahl einer geeigneten Yacht, deren sinnvolle Ausrüstung sowie die Crewvorbereitung, Tipps für Verproviantierung, Sicherheit, Navigation und vieles mehr.

Besonders ausführlich ist der Abschnitt, der sich mit der Routenplanung befasst: Anhand durchgehend farbiger Pläne und Fotos werden mögliche Ziele für den Landfall vorgestellt, Wind- und Stromkarten verdeutlichen die umfassenden Angaben zu Klima und Wetter, zeigen die saisonalen Vor- und Nachteile der verschiedenen Atlantikrouten auf.

39,90 EUR

Und passend dazu mit weiteren wichtigen Informationen:

Der **Atlantic Pilot Atlas** von James Clarke mit den Monatskarten (Pilot Charts) und regionalen Wetterbedingungen für den Nord- und Südatlantik, Karibik und Mittelmeer.

Ausgabe von 2000, englisch, Format 43x30cm, Ringbindung, 39,90 EUR

5x Tristan Jones:

Die unglaubliche Seereise

Ausgabe von 2000, 310 Seiten, einige sw Fotos

Die Idee war so ungewöhnlich, wie Tristan Jones eigensinnig: Der Brite hatte sich in den Kopf gesetzt, innerhalb einer Seereise sowohl auf dem Toten Meer als auch auf dem Titicacasee zu segeln, und damit einen weltweiten Höhenrekord für Segelschiffe aufzustellen.

Er startete im Mai 1969 an der amerikanischen Ostküste und erreichte im August 1975 London. Dazwischen lagen sechs Jahre Abenteuer und eine Strecke, die dem 2-fachen Erdumfang entspricht. Unterwegs wurde er inhaftiert, im Roten Meer von Scharfschützen beschossen und in Äthiopien gerade mal eben noch vor dem Verdursten gerettet. Er kenterte am Kap der Guten Hoffnung und entdeckte eine geheime Insel mit Hunderten politischen Gefangenen. Er geriet unter Attentäter in Sansibar, Drogenschieber im Norden Kolumbiens, Straßenräuber in Bogotá, und begründete mit der Veröffentlichung dieses Buches seinen Weltruhm.

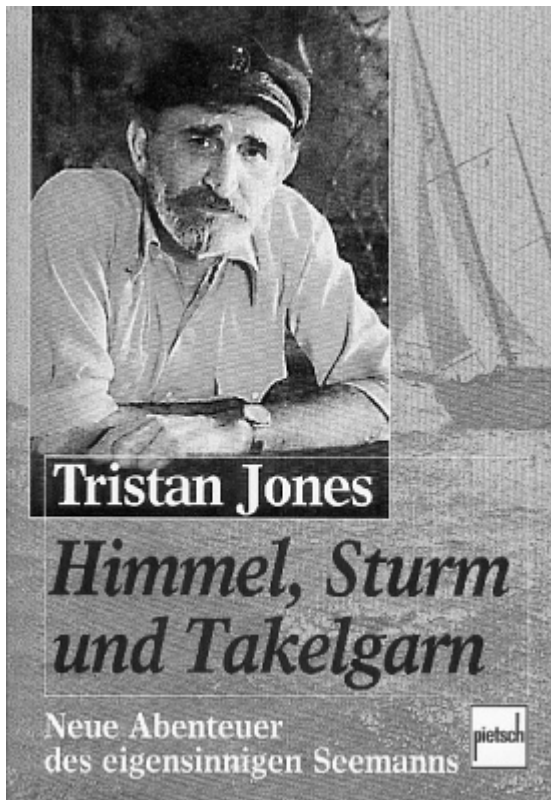
Abenteuer eines eigensinnigen Seemanns

Ausgabe von 2000, 288 Seiten

Ein Buch, so salzig wie die See und hochgradig Sucht fördernd: An Bord des ehemaligen Seerettungsbootes *Cresswell* begibt sich Tristan Jones 1961 auf eine Seereise von Spitzbergen ins westliche Mittelmeer. Er wettet Stürme ab und verliert seinen Mast. Er wird von der Roten Armee aufgebracht und verschwindet für eine Weile auf rätselhafte Weise. Er schmuggelt Edamer Käse und Berberaffen, erlebt die erstaunlichen Navigationsmethoden des tauben Harry, wird von einem Wal versenkt und von der portugiesischen Marine gerettet.

Genauso bunt wie seine Erlebnisse sind auch die Menschen, die Tristan unterwegs trifft.

Auch dieser zweite große Bucherfolg von Tristan Jones nach *Die unglaubliche Seereise* ist meisterhaft erzählt, voller Enthusiasmus und Lebensfreude und durch und durch amüsant.

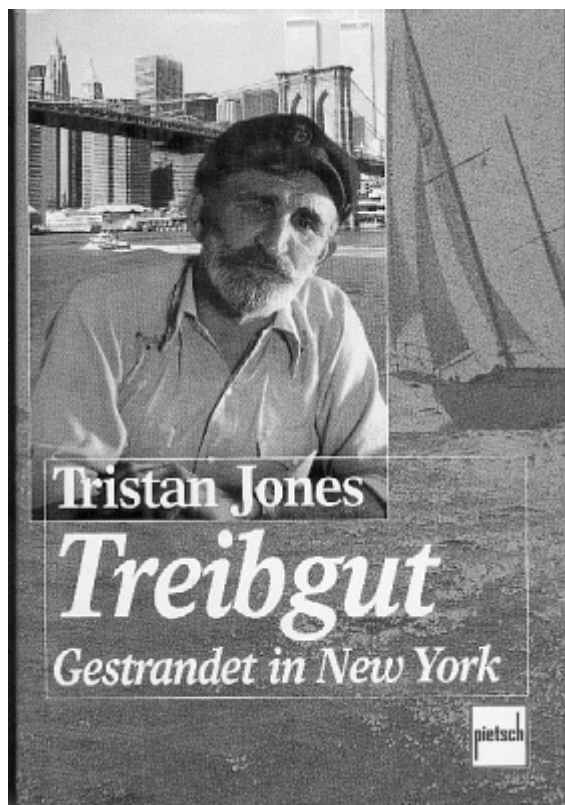


Himmel, Sturm und Takelgarn

Ausgabe von 2001, 288 Seiten

Tristan Jones in Bestform. lebendig, spitzzüngig und voller Humor schildert der walisische Seemann in diesem Buch seine Erlebnisse im westlichen Mittelmeer. An Bord des ehemaligen Seerettungsbootes *Cresswell* kreuzt Jones die Fahrwasser ausgefallener und schräger Typen, die an Land keiner mehr haben wollte, und die er darum auf See antrifft: zB. den vornehmen Kunstfälscher oder den brutalen Maler, den sadistischen Zahnarzt, aber auch den poetischen Maschinisten und den verständnisvollen Polizisten. Der Leser erfährt von dem nächtlichen Transport einer hochschwangeren Dame über die stürmische See und ist auch an Bord, als Tristan die Yacht eines steinreichen Eigners überführt, und im Hafen von Algier in plötzlich einsetzendem Kugelhagel feststellen muss, dass er einem französischen TopTerroristen beim Schmuggeln hilft.

Mit von der Partie sind in diesem Buch auch wieder Nelson, Tristans dreibeiniger Labrador, und Sissi, die Schwester des Bischofs von Southchester, der eines Tages höchstpersönlich zu Besuch kommt und auch prompt ein paar schwarze Schafe in der Herde entdeckt.



Treibgut Gestrandet in New York

Ausgabe von 2001, 277 Seiten

Für einen Seemann wie Tristan Jones ist es das größte anzunehmende Unglück: Landratten vom britischen Zoll beschlagnahmten seine *Sea Dart*, weil er die Einfuhrsteuer nicht bezahlen kann. Damit sitzt er buchstäblich auf dem Trockenen. Um sein Schiff zu befreien, ist er gezwungen, jeden Job anzunehmen, den er kriegen kann. Das bringt ihn auf einen Kurs mitten durch den schwierigsten Ozean der Welt: die menschliche Gesellschaft. Er wird Kesselheizer im Londoner Kaufhaus "Harrod's", verblüfft die Zuschauer von Fernseh-Talkshows mit wilden Geschichten und schippert in New York stundenweise zahlende Gäste auf einem Charterboot im Hafenbecken herum. Er lernt das Leben auf der Straße kennen und beginnt schließlich zu schreiben, um nicht dem Alkohol zu verfallen. Erst als er mit seinem Buch "Die unglaubliche Seereise" einen Welterfolg landete, bekommt er wieder Wasser unter den Kiel. Er gewinnt sein Schiff zurück und beschließt, dass es nur einen Platz gibt, an dem die *Sea Dart* nun vor Anker gehen kann: den Ballsaal des Hotels Waldorf- Astoria in New York...

Festfahren Gefangen auf dem Main

Ausgabe von 2002, 350 Seiten, einige sw Fotos

Es war ein Duell, wie Medien und Publikum es lieben, und sie genossen es in vollen Zügen. Ein walisischer Dickschädel mit Holzbein legt sich mit der übermächtigen deutschen Bürokratie an: David gegen Goliath oder Tristan Jones gegen den bayrischen Löwen. Dabei sollte seine Reise quer durch Europa eigentlich das gemütlichste Stück auf seiner Weltumsegelung werden. Doch Jones sitzt im grimmigen Winter 1984/85 mit seinem Trimaran *Outward Leg* auf dem Main-Donau-Kanal fest. Niemand hat ihm gesagt, dass der noch nicht fertig ist. Ein Rückzug kommt für ihn nicht in Frage, und langsam friert sein Boot ein. Also muss ein Tieflader her, der *Outward Leg* über die A9 zur Donau transportieren soll. Doch die Autobahnpolizei sagt "nein". Der Trimaran sei für eine Teilsperre 30cm zu breit, und die komme außerdem nur für Wirtschaftsgüter, nicht aber für Sportgeräte in Frage. Er müsse also leider wieder umkehren. Haben die Beamten sich so gedacht. Doch sie haben ihre Rechnung ohne den Sturm erprobten Seemann gemacht.

Jeder Band 4,90 EUR, alle 5 zusammen 23,00 EUR (solange der Vorrat reicht!).

Die Bücher sind vom Pietsch Verlag, gebunden mit Schutzumschlag, im Format 14,5x21cm, verlagsneu und noch original folienverschweißt. Der bisherige Verkaufspreis betrug ca. 23,00 EUR pro Band.



Gerhard Wiedemann(Hrsg):

Das deutsche Seezeichenwesen

140 Jahre in der Entwicklung des Seezeichenwesens.

Herausgegeben vom Schiffahrtsmuseum Bremerhaven, erschienen im DSV-Verlag

1. Auflage 1998, Ganzleineneinband mit Schutzumschlag

Format 21x27cm, 630 Seiten, 436 Abbildungen, über 2kg schwer.

Zum Inhalt: Die Mitte des 19. Jahrhunderts einsetzende Industrialisierung gab der Schifffahrt ein ganz anderes Gesicht und Gewicht. Schiffe mit Schraubenantrieb und Dampfmaschinen machten die Seewege für die Transportkette von Menschen und Gütern schneller und attraktiver. Doch mehr Seeverkehr verlangte gleichzeitig auch nach mehr und verbesserten Orientierungshilfen. Die Folge: Das

Seezeichenwesen entwickelte sich dynamisch.

Alle Aspekte dieses rasanten Fortschritts und seiner Auswirkungen in dem Zeitraum von 1850 bis 1990 dokumentiert in bisher einmaliger Präzision und detaillierter Sachtiefe der erste Teil des Buches. Er befaßt sich mit dem Wandel der nationalen Gesetzgebung sowie mit der Entwicklung von Technik, Schifffahrt und internationalen Organisationen.

Der zweite Teil belegt die Entwicklung der Seezeichen selbst: Das Spektrum reicht hier von den ältesten nachgewiesenen Tageszeichen wie Baken und Tonnen über landfeste Feuer, Feuerschiffe, Nebelschallsignale bis hin zu den funktechnischen Seezeichen.

Eine übersichtliche Gliederung erleichtert den gezielten Zugang zu der komplexen Informationsfülle. Mehr als 400 Illustrationen, viele davon farbig, veranschaulichen die Materie.

Die Kompetenz des Autorenteam beruht auf lebenslanger Arbeit im deutschen Seezeichenwesen. Durch die spezielle Bündelung dieser außerordentlich umfassenden Sachkenntnis ist ein Grundlagenwerk entstanden, das in dieser Form einmalig und von Bestand ist.

Verlagsneu, ungelesen, noch original in folienverschweißt

Der bisheriger Ladenpreis betrug 85,90 EUR, jetzt 34,00 EUR

Bitte bestellen, dieses Buch haben wir nur bedingt am Lager.

Bordjargon

Eine Stadt, ein Käse und ein Admiral



Admiral, Sir Francis Beaufort, K.C.B.

Es wird allerhöchste Zeit, dass sich einmal jemand hinsetzt und eine Biographie des Admirals Francis Beaufort schreibt. Der Mann mit der Wind-Skala gerät sonst total in Vergessenheit. Zwölf verschiedene gewichtige Lexika haben wir gewälzt und nach ihm gefahndet. Der Erfolg ist niederschmetternd: Alle kennen die Beaufort-Skala, aber keines von ihnen erwähnt den Mann, der sie erfunden hat, mit mehr als einer knappen Zeile.

Ein englisches Nachschlagewerk hat nicht einmal diese für den Admiral übrig. Aus einem französischen Lexikon erfahren wir wenigstens, dass *Beaufort* eine Käsesorte ist mit Provenienz in Savoyen, etwa vergleichbar dem Gruyère und dem Schweizer. Der Brockhaus liefert noch zwei französische Adelsgeschlechter und ein englisches. Dort steht auch, dass zwischen 1370 und 1447 in England ein *Beaufort* Kardinal gewesen ist. Die 24-bändige Collier's Encyclopedia aus USA steuert unter *Beaufort* noch eine Stadt bei, gelegen im Staate South-Carolina am Atlantik.

Sir Francis Beaufort ist trotz seines

französischen Namens ein guter Brite. Er lebte von 1774 bis 1857. Wahrscheinlich gehörte er zu einem alten englischen Adelsgeschlecht, das in der britischen Geschichte eine nicht ganz unbedeutende Rolle gespielt hat. Ursprung der Familie aber ist wie auch die des Käses das französische Savoyen. Sir Francis war Hydrograph bei der britischen Admiralität. 1806 veröffentlichte er die nach ihm benannte Skala der Windstärken von 0 bis 12. Die Skala fand 1874 internationale Anerkennung.

Seit einigen Jahren gibt es sogar 17 Windstärken. Die Beaufort-Skala wurde von der US-Marine erweitert, weil für bestimmte Wettererscheinungen die Stärke 12 nicht ausreicht. Seit 1949 ist die neue Skala vom Internationalen Meteorologischen Komitee anerkannt. Für die Seefahrt aber blieb es bei den 12 Graden des Admirals. Außer der Windstärken-Skala verdankt die maritime Meteorologie dem Sir Francis noch eine Wetterkurzschrift von *b* für *blue sky* bis *z* für *hazy* (häsiges, dunstiges Wetter).

Figures to Denote the Force of the Wind

1	Light Air	Or just sufficient to give steerage way.	
2	Light Breeze		1 to 2 knots
3	Gentle Breeze	Or that in which a man-of-war with all sail set, and clean full would go in smooth water from.	3 to 4 knots
4	Moderate Breeze		5 to 6 knots
5	Fresh Breeze		Royals, &c.
6	Strong Breeze		Single-reefed topsails and top-gal. sail
7	Moderate Gale	Or that to which a well-conditioned man-of-war could just carry in chase, full and by.	Double reefed topsails, jib, &c.
8	Fresh Gale		Treble-reefed topsails &c.
9	Strong Gale		Close-reefed topsails and courses.
10	Whole Gale	Or that with which she could scarcely bear close-reefed main-topsail and reefed fore-sail.	
11	Storm	Or that which would reduce her to storm staysails.	
12	Hurricane	Or that which no canvas could withstand.	

(Man-o-war engl. für Kriegsschiff)

Quergelesen...

... abgekupfert ... aus dem Netz gesogen ...

aus yacht online: 11.10.2004 - 18.00 Uhr

Fuchs ist durch

Der Abenteurer Arved Fuchs hat mit der "Dagmar Aen" zum zweiten Mal die Nordwestpassage bewältigt

(27.09.2004/[ck](#)) Die letzten Zweifel an der erfolgreichen Durchquerung der Nordwestpassage sind beseitigt. Am Sonntag erreichte die Crew um Arved Fuchs den Lancaster-Sund und wird heute in Pond Inlet erwartet.

Damit hat der Abenteurer mit der "Dagmar Aen" zum zweiten Mal seit 1993 die Passage ohne Eisbrecherunterstützung durchsegelt – als insgesamt 101. Schiff in der Geschichte.

Dabei hatte es noch vor wenigen Tagen so ausgesehen, als wenn die Expedition diesmal scheitern müsste. Kurz vor dem Ziel hatte sich die "Dagmar Aen" im Packeis festgelaufen und vereiste immer mehr in der zunehmend kälter werdenden Arktis. Die Crew wartete auf ein Wunder. Schließlich gewann der erfahrene Expeditionsleiter Arved Fuchs (51) wieder einmal den Wettlauf mit der Zeit und dem Eis. Nach Wochen der Ungewissheit und des Wartens fand er einen Weg durch das Eis.

Ein heftiger Sturm aus Südost, auf den die Mannschaft tagelang gewartet hatte, begleitet von dichtem Schneetreiben, drückte die dichten Packeisfelder von der Westküste der Boothia-Halbinsel fort und schuf somit eine Rinne für den Haikutter „Dagmar Aen“. Doch an ein Vorwärtskommen war wegen des Schneesturms nicht zu denken, das eisige Wetter zehrte an den Kräften der Crew. Erst am Mittwochmorgen um 9.00 Ortszeit wagte Fuchs mit seiner achtköpfigen Mannschaft einen dramatischen letzten Ausbruchversuch. Die Winde standen günstig, und mit voller Fahrt fuhr das Team entlang der schroffen Küstenlandschaft. einen Weg durch das Eis.

Selbst an den Tasmanischen Inseln manövrierte sich die Mannschaft durch die stockfinstere Nacht im Lichte der Scheinwerfer vorbei – im vergangenen Jahr saß sie hier über zwei Wochen im Packeis fest – und erreichte nach mehr als 20 Stunden Fahrt endlich die Bellot-

Straße. Doch kurz zuvor schien die Weiterfahrt jäh gestoppt, das Schiff lief in dem kaum vermessenen Gebiet auf Grund. Das Team schaffte es nach zwei Stunden, den Haikutter zu befreien. Schließlich wurde vor Fort Ross ein sicherer Ankerplatz gesucht, um wieder zu Kräften zu kommen.

Wegen des verhältnismäßig kalten Sommers fand der Eisaufbruch in diesem Jahr sehr spät statt, und die Prognosen deuteten auf eine erneute Überwinterung in der Arktis hin. Doch Fuchs wartete zusammen mit seinem arktiserverprobten Team bis zum letztmöglichen Augenblick und wurde für seine Geduld belohnt. Nach dem Erreichen des Ostausgangs der Passage soll es in Grönland erneut zum Crewwechsel kommen, um anschließend die Fahrt über den Atlantik zu wagen.

aus yacht online: 11.10.2004 - 18.00 Uhr

Schleswig-Holsteins Schüler sollen alle segeln können

Die Christian-Albrechts-Universität in Kiel verfolgt ein ehrgeiziges Ziel und ist zuversichtlich, es in einigen Jahren verwirklichen zu können

(08.10.2004/[cs](#)) Geboren wurde die Idee, dass jeder Kieler Schüler segeln können sollte - so wie jedes Kind in Garmisch-Partenkirchen Skilaufen kann - während der Olympiabewerbung von Kiel für die Spiele 2012. Jetzt denken die Verantwortlichen in Kiel weiter.

Neben dem Projekt Camp 24sieben der Stadt bietet auch die Uni Kiel Schülern beiderlei Geschlechts Schnuppersegeln an.

Der Leiter des Sportzentrums Robin Kähler sieht dringenden Bedarf, Kinder ans Segeln heranzuführen. Auch der Leiter der größten Segelschule im Land Werner Hagenauer von der Hanseatischen Yachtschule in Glücksburg denkt in diese Richtung: "Segeln ist ein Team sport und kann das Sozialverhalten von Kindern positiv beeinflussen."

Die Initiatoren hoffen, im nächsten Frühjahr zwölf neue Boote zu Wasser lassen zu können.

Nicht an Schleswig-Holstein gebunden ist die überregionale Aktion YACHT-Youngsters. Schulen können mit bis zu 1000 Euro gefördert werden, wenn sie Segeln als Unterrichtsfach

anbieten. Kontakt: Delius Klasing Verlag,
Bielefeld, Tanja Löhr. E-Mail-Adresse:
t.loehr@delius-klasing.de.

aus yacht online: 11.10.2004 - 18.00 Uhr

Lieber Bobby Schenk

Seit einiger Zeit diskutieren wir unter Segelfreunden die **Vor und Nachteile von Rollsegeln**. Die Einfachheit von Rollgroß und Rollfock ist kaum zu leugnen, ein Mann kann bequem Segel setzen oder bergen und die Chartercrew kommt prima klar. Vor allem die urlaubsorientierten Mittelmeersegler schwören auf diese Technik. Die mehr sportlich orientierten Ostseeskipper in meinem Bekanntenkreis dagegen bevorzugen allesamt klassische Segel.

Ich meine, dass mit ständiger Vereinfachung der Segelei (GPS, Bugstrahlruder seien weitere Stichworte) zum einen **der sportliche Aspekt** immer mehr in den Hintergrund tritt zu Gunsten von Urlaub und Entspannung. Zum anderen fällt es zunehmend schwer, den Begriff vom **Segelmanöver** zu vermitteln, wenn alles immer einfacher geht. Dazu lernen immer seltener Leute den Umgang mit klassischen Segeln - ich selber kenne die Fock schon nur noch als Rollfock und mich plagt die Sorge, dass ich bald kein klassisches Groß mehr setzen oder reffen kann, da mir seit ich selber skipperne keins mehr untergekommen ist.

Ihre Meinung dazu würde mich interessieren, dazu noch eine technische Frage, was bringt ein Rollsegel eigentlich für **Vor- oder Nachteile bei den Segeleigenschaften?**

mit besten Grüßen
Ralph Gärtner

Lieber Ralph Gärtner,

nein, unsportlich ist die Benutzung von Rollsegeln nicht! Wenn Sie sich beklagen, dass Ihnen kein "klassisches" Segel mehr untergekommen ist, mag das an Ihrer Jugend liegen, oder dass Sie erst noch nicht so lange Segelsport betreiben.

Wie war das denn nach dem Krieg, als die Wassersportwelle anfang zu rollen und zigtausende unter Segel ihren Urlaub verbringen wollten? Die wenigen Eigner von Yachten taten sich leicht, genügend Mitsegler zu finden und nicht selten ging eine Yacht von acht oder neun

Metern Länge (galt als "groß") mit sechs Mann Besatzung auf Ferientörn. Da war es ein leichtes, die Segel an Stagreitern zu bedienen und auszuwechseln - auch wenn einem da oft das nasse Vorschiff nicht erspart wurde.

Heute besitzen viele Hobbysegler eigene Yachten und oft ist es schwierig, genügend viele Mitsegler zu finden. Zigtausende haben sich den Traum von der eigenen Yacht erfüllt und so wird heute oft die Yacht mit kleiner Mannschaft - meist ein Paar - gesegelt. Hinzu kommt, dass die durchschnittliche Größe einer Yacht in den letzten Jahren drastisch zugenommen hat, die Wohlstandsgesellschaft kann es sich leisten.

Noch extremer geht es in der Charterszene zu:

Da ist die Größe der Yacht oft nicht einmal ein Kostenfaktor, sondern man segelt halt auf einer 50-Fuß-Yacht zu acht oder neun, sodass der Einzelne Sportsfreund nicht übermäßig zur Kasse gebeten wird. Auf so großen Yachten erreichen aber die Segel schon Flächen, die so einfach nicht mehr zu bändigen sind - vor allem, und darauf kommt es ja an - in schwerem Wetter. Da ist es schon ein Sicherheitsfaktor, wenn bei Aufkommen eines Gewitters in wenigen Sekunden die Genua bis auf einen kleinen Rest weggerollt werden kann, ohne dass ein Mann aufs nasse und gefährliche Vorschiff muss.

Dass manche Langfahrtyachten heute schon Größen angenommen haben, die vom Eignerpaar ohne mechanische Hilfen wie Rolleinrichtungen, gar elektrisch oder hydraulisch betrieben, gar nicht mehr sicher gehandhabt werden können, sei hier nur am Rande erwähnt.

Letztlich: Was ist sportlicher? Eine 10-Meter-Yacht zu sechst ohne Rollvorrichtung zu segeln oder eine 16-Meter-Yacht, Verdrängung 25 Tonnen, mit einer Zweier-Crew?

Ein ganz anderes Problem ist die Tatsache, dass viele Hochseesegler gar nicht mehr mit Leinen und Segel richtig umgehen können, weil sie es eben in der Praxis nie gelernt haben. Das Umlegen des Bugstrahls-Joysticks ersetzt das Ausbringen einer Verholleine mit Hilfe des Beibootes, ein Schalterdruck und die Genua mit 60 Quadratmetern wird am Wind dichtgeholt. Dies aber zu bedauern, hieße die Zeit zurückdrehen zu wollen. Nebenbei: Was mich an

solchen Knopfdruck-Seglern gelegentlich stört, ist oftmals deren Hochmut gegenüber den Motorbootfahrern. Dabei sind letztere ja oft die ehrlicheren, diejenigen also, die sich erst gar nicht als die großen Sportler ausgeben wollen.

Die Nachteile von Rollsegeln sind schnell aufgezählt: Es ist der schlechte Segelstand, wobei dies vor allem bei Amwindkursen von Bedeutung ist. Um beispielsweise das Groß in den Mast (oder in den Großbaum) eindrehen zu können, bedarf es eines Schnittes, der sich nicht am Bauch, also am Profil, orientiert, sondern eben an der Geometrie des Riggs. Solche Großsegel sind optisch schon manchmal eine Beleidigung für das Seglerauge. Hinzu kommt, dass Segellatten hier ebenfalls kaum zur Erzeugung eines effektiven Profils eingesetzt werden können.

Rollfocks auf Fahrtenyachten dagegen haben fast nur Vorteile, sodass sie sich in den letzten zehn Jahren generell durchgesetzt haben. Bedenken gegen ihre Zuverlässigkeit mit dem Schreckensbild einer schlagenden Genua, die sich im Sturm nicht mehr eindrehen lässt, sind längst durch gute Mechanik zerstreut worden. Selbst auf Fahrtenyachten, die ja oft nicht mal schnell den nächsten Hafen anlaufen können, um eventuelle Schwierigkeiten mit dem Rollmechanismus zu beheben, sind heute Rollfocks Standard.

Mast- und Schotbruch

Bobby Schenk

EUROPÄISCHES SEGEL-
INFORMATIONSSYSTEM:

[Wie startet man den Schiffsdiesel?](#)

Warmlaufen lassen mit Standgas oder sofort los?

Wozu sollte man dem Warmlaufen eines Motors überhaupt Aufmerksamkeit schenken? Glaubte man dem Motorenentwickler von Mercedes-Benz, Dr. Leopold Mikulic, vertragen moderne Motoren vom Start weg Vollgas.

Wir raten dennoch zur Vorsicht: Die Maschine und ihre Innereien bestehen aus unterschiedlichen Materialien, die sich nach dem Anlassen unterschiedlich erwärmen und unterschiedlich ausdehnen. Dummerweise ist es

jedoch so, dass der Kolben sich zuerst erwärmt. Umso schneller, je stärker aufs Gas getreten wird - und umso mehr dehnt er sich aus. Sein Zylinder jedoch, mit dem umgebenden Wassermantel, wird verhältnismäßig langsam warm. Das kann dazu führen, dass der Kolben nicht mehr in den Zylinder passt - er klemmt. Dabei entstehend Riefen in den Zylinderwänden, die sich oft schon bei neuen Motoren finden.

Eine weitere neuralgische Stelle ist die Zylinderkopfdichtung. Der Kopf ist meistens aus Aluminium, wird schneller warm als der Motorblock aus Gusseisen (bei Alublöcken ist es weniger dramatisch). Dazwischen liegt die Zylinderkopfdichtung, welche die Relativbewegung zwischen den beiden großen Bauteilen ausgleichen muss. Und das auch bei Verbrennungsdrücken, die bald die 200-Bar-Grenze erreichen.

Schon aus diesem Grund empfiehlt sich also etwas Zurückhaltung mit dem Gashebel. Dann wäre da noch die Sache mit der Schmierung: Kaltes Öl ist zähflüssig, lässt sich nur widerwillig zu den Schmierstellen pumpen. Bis der letzte Ventilstößel oben im Zylinderkopf versorgt wird, kann es zehn Sekunden dauern, in denen die Gleitflächen trocken laufen. Bei den dünnen 0-W-30- oder 0-W-40-Ölen ist die Situation etwas besser, doch dünn wie Wasser sind auch sie bei Minusgraden nicht. Hinzu kommt, dass Motoröl seine optimalen Schmiereigenschaften erst ab etwa 80 Grad entfaltet.

Doch wann die erreicht sind, darüber bleibt der Segler im Unklaren - wer hat schon ein Ölthermometer? Tragisch nur, dass die Öltemperatur der des Kühlwassers nachhinkt. Wenn das Wasserthermometer schon normale Werte anzeigt, kann das Öl noch kalt sein. Etwa 15 Minuten dauert es, bis auch das Schmiermittel seine Betriebstemperatur erreicht hat.

Wir empfehlen stattdessen: Motor starten, aber nicht aufheulen lassen; ein paar Sekunden Leerlauf, und dann ganz normal ablegen. Und vorläufig noch niedrige Drehzahlen.

Ein weiteres Problem ist das Laden der Batterien: Wenn die Maschine lange Zeit im Leerlauf läuft, verkoken die Ventile!

„Es wird viel von der Überalterung der VdHSSB gesprochen. Wir erlauben uns deshalb darauf

hinzuweisen, daß beim gemeinsamen Aufräumen an Bord gut zu überlegen ist, was wie entsorgt wird! An Bord einer Segelyacht kann man sich zwar ohne „Dritte“ sehen lassen, aber der Landgang fällt dann aus - und welcher Skipper hat schon gerne eine Crew ohne Biß!?“

EUROPÄISCHES SEGEL- INFORMATIONSSYSTEM:

Kreuzfahrt: Prozess um ein Gebiss

von DIRK KRAUSE-HOCHFELD

Bonn – Aus mit dem Traum vom Luxus und vor allem den tollen Büfets an Bord. Und das gleich nach dem Ablegen des noblen Kreuzfahrtschiffs Maxim Gorki im italienischen Mittelmeerhafen Brindisi. Hier auf dem Luxusliner hatte ein 68-jähriger Rentner im vergangenen Herbst eine dreiwöchige Kreuzfahrt mit seiner zwei Jahre jüngeren Frau gebucht. Des Übels Ursache machte der ehemalige leitende Angestellte in einem mittelständischen Unternehmen in der Nähe Münchens im Zimmersteward aus. Denn der habe in einem „Anfall von Übereifer“, so der aufgebrachte Passagier in seiner Beschwerde an den Bonner Reiseveranstalter, beim Aufräumen im Bad seiner Außenkabine die in ein feuchtes Kleenex-Tuch eingewickelten und auf der Ablage des Waschbeckens deponierten dritten Zähne des Rentners entsorgt: „Einfach in die Abfalltüte geworfen.“

Obleich ein Teil der Mannschaft im zentralen Müllcontainer des Schiffs nach dem Gebiss suchte, wurde die Prothese nicht gefunden. „Ohne Gebiss aber“, so maulte der Rentner, „konnte ich mich außerhalb meiner Kabine nirgends auf dem Schiff sehen lassen.“ Die Mundpartie sei völlig eingefallen gewesen. „Und an ein Gespräch mit anderen Passagieren war wegen meiner undeutlichen Aussprache erst recht nicht zu denken“, so der 68-Jährige noch an Bord. Außer seiner Frau habe ihn in dieser misslichen Lage kein anderer Mensch verstanden. „Ernährt“ habe er sich während der drei Wochen quasi nur mit Milch und Kartoffelbrei: „Alles andere konnte ich nicht beißen.“

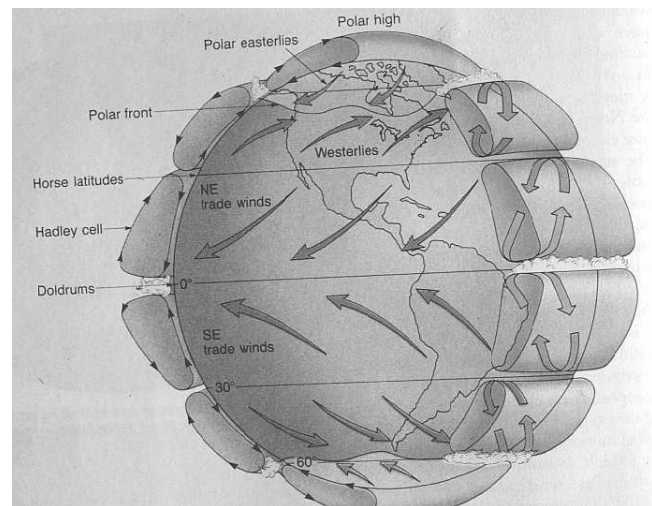
Das neue Gebiss habe 1500 Euro gekostet, rief der Fahrgast nach seiner Rückkehr dem Bonner Reiseveranstalter unter die Nase. Diese Kosten und wenigstens 1000 Euro verlange er für „die entgangenen Urlaubsfreuden“ von ihm zurück.

Da aber hatte der vom Pech verfolgte Rentner jetzt die Rechnung ohne das Bonner Amtsgericht gemacht. Es wies die eingereichte Klage im vollen Umfang ab. Den Verlust habe doch der 68-Jährige selbst verschuldet, hieß es in dem Urteil.

„Schließlich könne man dem Kabinpersonal nicht zumuten, auch noch den Inhalt von verknüllten Kleenex-Tüchern zu kontrollieren.“ – AZ: 4 C 313/03. Diese Entscheidung aber will der Rentner keinesfalls akzeptieren. Er hat deshalb beim Bonner Landgericht sofort Berufung eingelegt.

Die Doldrums

von Peter O. Walter



Die Doldrums, korrekter wissenschaftlicher Name "Intertropical Convergence Zone", abgekürzt "ITCZ", sind ein Kalmengürtel, anders ausgedrückt: Ein Gebiet schwacher, veränderlicher Winde und häufiger Windstillen am Äquator, mitunter auch die Rossbreiten zwischen 25 bis 35° nördlicher beziehungsweise südlicher Breite. Dabei sind sie nicht etwa stationär, sondern pendeln etwa um 5 Grad nördlich und südlich um ihre mittlere Lage und folgen mit ein- bis zweimonatiger Verspätung der Sonne. Auch die Breite ist variabel: Sie beträgt 300-400 Meilen und ist abhängig von der Jahreszeit und geografischen Faktoren.

Das Wetter in dieser Zone ist geprägt hoher Luftfeuchtigkeit, ausgedehnten Flautengebieten, drehenden Winden, aber auch plötzlich auftretenden Böen, Schauern und tropischen Gewittern

Die "nördlichen" Doldrums im Atlantik liegen etwa zwischen der Ostspitze Südamerikas und dem westlichsten Teil Afrikas, wobei der Kalmengürtel auf der afrikanischen Seite seine größte Breite aufweist. Demzufolge halten sich Segler auf dem Weg zum Kap der Guten Hoffnung stets mehr nach Westen, obwohl das der längere Weg ist. Das Bild links zeigt den Weg des Katamarans "Cheyenne" von Steve Fossett bei seiner Weltumsegelung 2004.

Die Doldrums sind eine Art Pufferzone zwischen den nordatlantischen "Tradewinds" (Passatwinde), welche von von Ost nach West wehen und ihrem Gegenstück im Süden, wo es von West nach Ost bläst

Der Ursprung des Wortes ist unklar, aber das Oxford English Dictionary meint, es wäre eine Verbindung der Begriffe "dull" (langweilig; trüb, düster; dumm) und "tantrums" (Koller; Trotzanfall; Wutanfall). Sicher ist aber, dass englische Segler den Begriff geprägt haben.

Die schweren Segelschiffe vergangener Jahrhunderte lagen oft wochenlang in der Flaute, Wasser und Essen wurde knapp. So kommt der Begriff "Rossbreiten" (engl. horse latitudes) daher, dass die Mannschaft oft die Pferde über Bord trieb, wenn das Wasser knapp wurde.

Heute haben die Segler schnellere Schiffe und präzise Wetterinfos, so dass sie dieser Flautezone schneller als früher entkommen können. Früher hatten die Kapitäne keine andere Möglichkeit, als aufmerksam zu beobachten und jeden Winddreher, jede noch so kleine Bö auszunutzen um einige Meter mehr gut zu machen. Bernard Moitessier hat vor 20 Jahren noch genau so gehandelt. Diese Methode erfordert viel Geduld und Optimismus.

Besondere Geburtstage

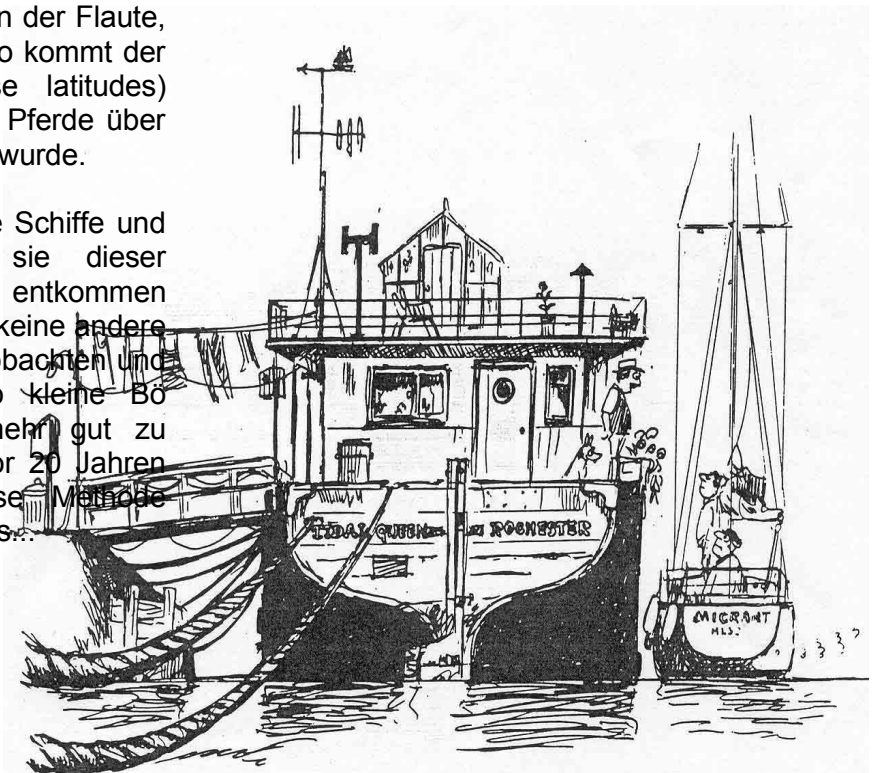
Wir gratulieren unserem

Vereinsmitglied

Harald Fischer

ganz herzlich

zum 70. Geburtstag!



Die letzte Seite

Adressliste VdHSSB e.V

Internet-Liegeplatz

<http://vdhssb.de>

Anregungen, Kritik, Kommentare:

vdhssb@gmx.de

Bankverbindung

Postbank Berlin

Konto: 406132100

BLZ 10010010

Der Vorstand

1. Vorsitzender

Reinhold Balzer, Renschweg 12, 12353 Berlin, Tel.: 604 2862, Fax: 604 2862

2. Vorsitzende

Regina Schädler, Birkbuschstr.47, 12167 Berlin, Tel.: 771 4907

Schriftführer

Bernhard Lewe, Schillerstr. 6, 10625 Berlin, Tel.: 312 8740

Kassenwart

Holger Plaasche, Flatowallee 16, 14055 Berlin, Tel.: 305 8164

Ausbildungswartin

kommisarisich Regina Schädler

Sportwart

Manfred Pries, Else-Lasker-Schüler Str. 16, 10783 Berlin, Tel.: 262 1680

Jugendwartin

Mechtild Böttcher, Sentastr. 3, 12159 Berlin, Tel.: 859 1595

Umweltobmann

Lothar Loehrke, Tulpenstr. 1, 12203 Berlin, Tel.: 843 8785

Biliotheksobfrau

Mechthild Böttcher

EDV-Obmann

Bernhard Lewe

Fahrtenobmann

Rainer Nies

Der Ehrenrat

Harald Fischer, Tel.: 413 3304,

email: Harald.S.Fischer@t-online.de

Martin Grund, Tel.: 6670 8537

Karl-Peter-Nielsen, Tel.: 792 6348,

email: Dr.Nielsen@nielsen-gmbh.de

Rainer Nies, Tel.: 332 7245,

email: Berenices@t-online.de

Joachim Saudhof, Tel.: 805 3243,

email: Saudhof@dhzb.de

und hier noch das Allerletzte...

Der abgeschlossene Roman:

Der Skipper setzte sich zu ihr auf den Bootsrand und beugte sich zu ihr hinunter. Sie lehnte sich wohligh aufseufzend zurück, damit er es leichter hatte, ihre Lippen zu finden. Es schien, als schwebten sie. Behutsam neigte er sich, der gute alte Korsar, gab die beiden Liebenden frei und ließ sie voll durchkentern.

Von Kannibalen und Putzfrauen...

Bei einer Behörde werden 5 Kannibalen als Büroboten angestellt. Bei der Begrüßung der Kannibalen sagt der Leiter: „Ihr könnt jetzt hier arbeiten, verdient gutes Geld und könnt zum Essen in unsere Kantine gehen. Also lasst die anderen Mitarbeiter in Ruhe.“

Die Kannibalen geloben, keine Kollegen zu belästigen. Nach vier Wochen kommt der Leiter wieder und sagt: „Ihr arbeitet sehr gut. Nur uns fehlt seit gestern eine Putzfrau, wisst Ihr was aus der geworden ist?“ Die Kannibalen schwören mit der Sache nichts zu tun zu haben. Als der Leiter wieder weg ist, fragt der Boss der Kannibalen: „Wer von Euch hat die Putzfrau gefressen?“ Meldet sich hinten der letzte ganz kleinlaut: „Ich war es.“

Sagt der Boss: „Du Idiot, wir ernähren uns seit vier Wochen von Projektleitern, Teamleitern und Abteilungsleitern damit keiner etwas merkt und Du musst eine Putzfrau fressen !!!“