

# Die Wurzel

## Rundschreiben

Die VdHSSB ist Mitglied im deutschen Seglerverband

Ausgabe 1 / 2006

Liebe Vereinskameraden und Segelfreunde!

Nachträglich möchte ich, auch im Namen des Vorstandes, euch allen ein frohes neues Jahr wünschen. Ganz besonders begrüße ich an dieser Stelle auch unsere neuen Mitglieder.

Herzlich laden wir euch alle, zu unserer Jahresmitgliederversammlung (JMV 2006) ein, die am Mittwoch, 23.03.2006, in mittlerweile gewohnter Weise, wieder im „Sportcasino“, Bambachstr. 5, 12051 Berlin stattfinden kann. (Anmerkung: Es erfolgt keine gesonderte Einladung mehr.)

Unser aktuelles Kursangebot findet ihr in diesem Heft. Besonders hinweisen möchte ich auf unseren neuen Funkkurs.

Aufgrund geänderter gesetzlicher Vorschriften benötigt der Schiffsführer nunmehr den zu der, auf dem Schiff vorhandenen, Funkanlage passenden Schein. Wir haben daher unser Ausbildungsangebot erweitert und bieten zu nächst die, zum SRC (Short-Range-Certificate) führende, Ausbildung an.

Von Olaf haben wir einen „paradiesischen“ Fahrtenbericht erhalten – daher wünsche ich euch zum Schluss viel Spaß beim Lesen!

*Euer Bernhard*



*Zu diesem Motiv gibt es eine Erläuterung der Post, die ich euch nicht vorenthalten möchte. Siehe nächste Seite...*

### Die nächsten Termine

Was?	Wann?	Wo?
Vereinstreffen	02.03.06 06.04.06 04.05.06	Dionysos
Beginn Funkkurs	07.02.06	
JMV 2006	23.03.06	Sportcasino

### Inhaltsverzeichnis

Einladung zur Jahresmitgliederversammlung 2006. . . . .	2
Kursangebot.....	3
Segeln und Funken .....	4
Fahrtenbericht.....	7
Bordjargon.....	12
Die letzte Seite.....	14

**D**er Bau des Leuchtturmes „Roter Sand“, der 1885 abgeschlossen wurde, war ein gefährvolles Unterfangen. Sein Standort liegt an der Grenze zur offenen See, mitten im tiefen Wasser. Zur Gründung musste ein stählerner Kasten bis auf 24 m unter den Meeresspiegel hinabgelassen werden. 1986 wurde das Feuer gelöscht – seit 1990 kann man „Roter Sand“ besuchen und dort auch übernachten.

---

## Einladung zur Jahresmitgliederversammlung 2006

der  
Vereinigung der Hochseesegeler Berlin (VdHSSB) e.V.  
am 23. März 2006

Beginn: 18:00 Uhr  
Ende: ??? (Das liegt an Euch ;-)  
Ort: Sportcasino, Bambachstr. 5, 12051 Berlin

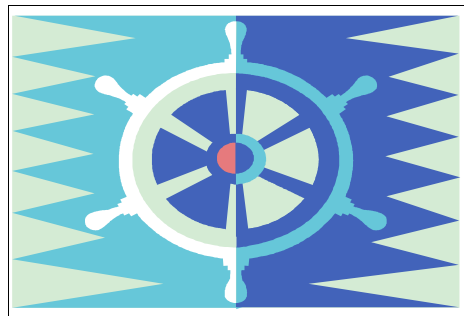
### Vorläufige Tagesordnung

1. Eröffnung der Sitzung und Begrüßung der Mitglieder
2. Feststellung der Tagesordnung
3. Berichte des Vorstandes und der Obleute
  - 3.1 Bericht des 1. Vorsitzenden
  - 3.2 Bericht der 2. Vorsitzenden
  - 3.3 Bericht des Schriftführes
  - 3.4 Bericht der Ausbildungswartin
  - 3.5 Bericht des Sportwartes
  - 3.6 Bericht der Jugendwartin
  - 3.7 Bericht des Kassenwartes
  - 3.8 Bericht des Fahrtenobmannes
4. Bericht der Kassenprüfer
5. Aussprache
6. Entlastung des Vorstandes
7. Wahlen
  - 7.1 Kassenprüfer
  - 7.2 Ehrenrat
  - 7.3 Fahrtenobmann
  - 7.4 Umweltobmann
8. Haushaltsvoranschlag für 2006
10. Verschiedenes

## Kursangebot

Alle Informationen findet ihr auch im Internet unter: [www.vdhssb.de/aktuell.htm](http://www.vdhssb.de/aktuell.htm)

### See-Segelscheine – Theorie und Praxis



<b>Kurs</b>	<b>Schein</b>	<b>Beginn</b>	<b>Kurstage</b>	<b>Kursdauer</b>	<b>Preis</b>	<b>Preis ermäßigt</b>
		<b>18:30 Uhr</b>		<b>Wochen</b>	<b>€</b>	<b>€</b>
SBFS (1)	Sportbootführerschein See (8)	20.02.06	Mo. und Mi.	4	130	120
SKS (2)	Sportküstenschifferschein (20)	20.02.06	Mo. und Mi.	10	255	230
Nur SKS (3)	Sportküstenschifferschein (12)	20.03.06	Mo. und Mi.	6	165	150
Funk	Sprechfunkzeugnis SRC (10)	07.02.06	Di.	10	190	170

Ermäßigung für Studenten, Arbeitslose u. Sozialhilfeempfänger  
Der Sportküstenschiffer -Kurs (SKS 2) beinhaltet die 8 Termine für den Sportbootführerschein See (SBFS)

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

**Info und Anmeldung(en):** 030 – 771 49 07 (Tel.) oder  
0179 – 451 65 40 Regina Schädler;  
030 – 604 28 62 (Tel. und Fax) Reinhold Balzer  
030 – 23 88 02 41 (NUR Funk) Holger Plaasche

**Internet:** <http://www.vdhssb.de>

**eMail:** [vdhssb@gmx.de](mailto:vdhssb@gmx.de)

## Segeln und Funken

- kein Ende der Änderungen:



Mit der Zwölften Verordnung zur Änderung seeverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 6. August 2005 (BGBl I S. 2288) wurde ein neuer Absatz 7 in die Sportseeschifferscheinverordnung aufgenommen

Führer von Sportfahrzeugen müssen ihre Befähigung zur Teilnahme am mobilen Seefunkdienst und am mobilen Seefunkdienst über Satelliten **entsprechend der funktechnischen Ausrüstung** des Sportfahrzeuges nachweisen. Somit müssen Führer von Sportfahrzeugen, die mit einer Seefunkanlage ausgerüstet sind, Inhaber eines SRC, LRC (entsprechend der Funkausrüstung) oder eines anderen anerkannten und gültigen Seefunkzeugnisses (z.B. eines alten GMDSS-Seefunkzeugnisses) sein.

Es genügt nicht, dass zum Beispiel ein Mitsegler Inhaber eines SRC ist, das für die GMDSS-UKW-Seefunkanlage an Bord ausreicht, der Führer des Fahrzeugs aber kein Seefunkzeugnis besitzt.

Die neuen Regelungen sind am **15. August 2005** in Kraft getreten. Übergangsregelungen sind nicht vorgesehen.

Der VdHSSB bietet aus diesem Grund einen Kurs zur Erlangung des Beschränkt gültigen Funkbetriebszeugnisses (Short Range Certificate, SRC) an.

Kursbeginn ist der 7. Februar 2006 – 18.30 Uhr. Weitere Kurse sind vorgesehen.

Am ersten Abend werden wir eine Einführung in den inhaltlichen Aufbau des Kurses sowie die uns jetzt neu zur Verfügung stehenden Lehrmittel geben. Der Kurs soll auf die Prüfung zum SRC vorbereiten, gegebenenfalls auch auf das UKW-Sprechfunkzeugnis für den Binnenschiffahrtfunk.

Die Vollprüfung zum SRC besteht aus drei Teilen, die jeweils einzeln bestanden werden müssen.

Praktischer Teil:

Dauer: maximal 20 Minuten pro Teilnehmer.

Es wird gefordert eine fehlerfreie Abgabe sowie Aufnahme von Not-, Dringlichkeits- oder Sicherheitsmeldungen nach Vorgabe eines Textes in englischer Sprache.

Weiterhin werden weitere praktische Übungen aus den Bereichen Not-, Dringlichkeits- Sicherheits- und Routinefunk in Verbindung mit der fachgerechten Bedienung einer Seefunkstelle geprüft.

Theoretischer Teil:

Bearbeitung eines Fragebogens mit 34 ausgewählten Fragen aus dem Prüfungskatalog innerhalb von 60 Minuten. Es müssen mindestens 80% der möglichen Punktzahl erreicht werden.

Fremdsprachlicher Teil:

Aufnahme eines englischen Textes mit anschließender schriftlicher Übersetzung ins Deutsche und die schriftliche Übersetzung eines vorgegebenen deutschen Textes in die englische Sprache. Dauer: max. 2 x 15 Minuten

Ein Schwerpunkt unserer Ausbildung ist die Praktische Übung an unserer Schulungsanlage aber auch das Beherrschen der Aufnahme und Übermittlung von Texten im Sprechfunk mit Schwerpunkt auf den erforderlichen Übersetzungsleistungen aus der und in die englische Sprache.

Wir werden die Teilnehmerzahlen am Kurs aufmerksam beobachten und bitten jeden, der Interesse am SRC und/ oder UBI hat, sich mit uns in Verbindung zu setzen.

Bei regem Interesse wollen wir weitere Kurse anbieten, vor allem auch Intensivkurse. Langfristig beabsichtigen wir, einen Kurs für das LRC anzubieten.



Vereinigung der Hochseesegler Berlin e.V.



Mitglied im  
Deutschen Segler-Verband

VdHSSB



# Alle Wetter!



Auch 2006 planen wir wieder in bewährter Zusammenarbeit mit dem Meteorologischen Institut der FU-Berlin einen Wetterkurs für Segler.

Die Themen sind:

- Meteorologische und ozeanographische Grundlagen
- Wettersysteme der Erde
  - großräumig
  - kleinräumig
- Auswertung von Beobachtungsdaten
  - Wettervorhersage
  - Informationsmöglichkeiten
  - Erstellen von Bordwetterkarten



**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 14. März bis 25. April  
(18. April Osterferien)

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



**Anmeldung  
und Info:**

☎ 030 - 771 49 07 Regina Schädler  
eMail: vdhssb@gmx.de

# Fahrtenbericht

## HAKUNA MATATA – Bericht einer Reise im Paradies, den Seychellen

Die Idee, in den Seychellen zu segeln geht bereits auf das Jahr 1993 zurück. Damals wurde noch nicht's daraus. Es gab zu wenig Chartermöglichkeiten, die Kosten waren zu hoch und meine Segelerfahrung war noch zu gering. Im vergangenen Jahr wuchs der Wunsch, mal wieder in einem tropischen Revier zu segeln und die Seychellen kamen wieder in's Gespräch. Und siehe da, die oben genannten Bedingungen passten mit der spontanen Beteiligung von sieben Teilnehmern zusammen. Das Projekt konnte diesmal gelingen und so begannen die Vorbereitungen im Oktober 2004. Der Achte kam dann im Januar dazu.

Die An-/ Abreise nach Victoria auf Mahé teilte sich so auf, dass vier Crewmitglieder am 13. März 2005 starteten und vier Tage Landurlaub dem Törn voranstellten. Die anderen vier flogen am 17. März 2005 von Berlin ab. Unser Törn verlief vom 18. März bis 1. April 2004. Ein Crewmitglied blieb drei weitere Tage zum Tauchen auf Mahé (Rückflug am 4. April 2005). Damit wurde allen individuellen Bedürfnissen Rechnung getragen.

Am 13. März 2005 ging es endlich los. Flug 16.05 Uhr ab Berlin über Paris, wo Ellen aus Düsseldorf und Dietrich aus Hamburg dazu kamen. Bereits kurz nach Sonnenaufgang war ein erstes Inselchen im Indischen Ozean zu erkennen. Nach ca. 10 Stunden Flug erreichten wir um 8.05 Uhr Victoria, die Hauptstadt der Seychellen auf der Insel Mahé. Schon beim Aussteigen auf der Gangway spürten wir die Wärme und Feuchte der Tropen, die uns die nächsten drei Wochen begleiteten. Trocken wird man auf den Seychellen nie: Schwitzen, Baden, Duschen oder tropische Regenschauer (nur 2x) sorgen für ständige Feuchtigkeit.

Vom Flughafen ging es mit dem Miet-Jeep mit Airconditioning (ein Muss) bei Linksverkehr und schmalen, kurvenreichen Straßen über die Berge an die Westküste zur Auberge Anse Boileau, unserem Quartier für die ersten Tage.



Für mich als Skipper waren die Tage vor Charterbeginn für die klimatische Eingewöhnung sehr nützlich und ich konnte einen Tag bevor die Crew vollständig war, einen Probetörn mit dem Schiff unternehmen, da das Segeln mit einem Katamaran und das Revier neue Herausforderungen darstellten. Es sei vorweggenommen: Die Erfahrung mit dem Kat war rundum positiv, insbesondere wegen des großzügigen Platzangebotes. Aber sailing feeling kommt doch mehr mit einem Einrumpfschiff auf!

Die FOLIE DOUCE ist eine Lagoon 380 mit 11,60 m Länge, 6,53 m Breite und 1,15 m Tiefgang. Wir hatten über Master-Yachting bei sunsail gechartert. Die Ausrüstung war ordentlich und es gab keine Beanstandungen.



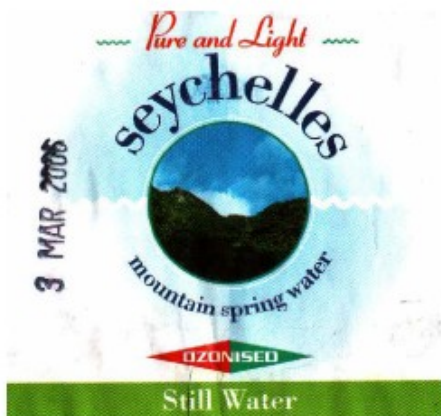
Die Seychellen liegen im Indischen Ozean nur vier Grad südlich vom Äquator und ungefähr 1.600 Kilometer östlich von Afrika. Beim Auseinanderbrechen des Urkontinents Gondwanaland wurden Granitfelsen an die Oberfläche gedrückt, die sich heute als 115 Granit (41)- und Koralleninseln (74) wie

Smaragde versprengt über 1,4 Millionen km<sup>2</sup> azurblauen Wassers verteilen.

Das Segelrevier umfasst die Hauptinsel Mahé und deren umliegende Inseln bis zu den Bird Islands und der Insel Denis weiter im Norden. Die Charterbasis liegt in Port Victoria, Mahé. Neben sun sail gibt es aber weitere Vercharterer auf Mahé bzw. auf der Nachbarinsel Praslin.

In Abenteurererzählungen aus alter Zeit steuerten Piraten und arabische Seefahrer die Seychellen an. Da die Inseln nicht auf den Routen der Handelsschiffe liegen, schlummerten sie ihren Dornröschen-Schlaf bis zum 18. Jahrhundert. Franzosen begannen eine gezielte Besiedelung und ab 1814 regierten die Briten 162 Jahre mit großer Zurückhaltung. Seit 1976 bilden die Seychellen eine unabhängige Republik innerhalb des Commonwealth mit sozialistischen Einflüssen. Französisch ist wohl die beliebteste Amtssprache neben Englisch und Seychellenkreolisch.

Für uns war es sehr leicht, uns an die lockere, geruhsame und offene Art der Seychellois zu gewöhnen. So wurde „Hakuna Matata“ (afrikanisch Kiswaheli: mach Dir keine Sorgen, no problem) sehr schnell zum Slogan unseres Törns.

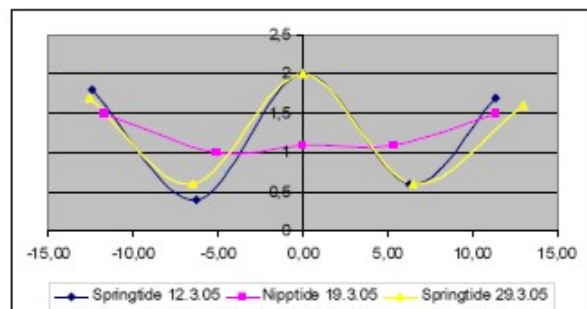


Nach einer Einweisung durch die Charterbasis und der Proviantierung, vor allem mit reichlich Wasser sowohl im Tank (2 x 300 Liter) als auch in Flaschen (300 Liter) starteten wir am 19. März 2005 zur Überfahrt nach La Digue. Dort ankerten wir in einer charmanten mit rosafarbenen Granitblöcken und gelblich-weißem Sandstrand gesäumten Bucht. Der Landgang war durch die starke Brandung erschwert und nicht ungefährlich bei der

Anlandung mit dem Dinghi. Hier sammelten wir erste Erfahrungen mit der Kraft des Meeres und der Wellen. Das Verhalten der Wellen und der jeweilige Untergrund (Steine und Korallen) ist zu beachten.



In den Buchten, die der Brandung durch die Dünung des Indischen Ozeans ausgesetzt waren, mussten wir beim Ankern auf genügend Abstand vom Strand achten, da die Brecher mit der Ebbe weiter nach draußen kamen. Die Seychellen haben ein Tidenhub von rund 1,5 m.



Am nächsten Tag, auf dem Weg nach Praslin gingen wir Vormittags bei reichlich Welle an einem der schönsten Plätze zum Schnorcheln an die Mooring, der Ile aux Coco (10 € pro Person). Die kleine Felsgruppe liegt nördlich von Ile Felicité. Etwa 50% der Fläche der Seychellen stehen unter Naturschutz, so auch dieses Paradies für Korallenfische. Der Blick ins Wasser gleicht dem Blick durch die Scheiben in einem Aquarium. Der Unterschied besteht nur darin, dass man selbst Bestandteil des Beckens ist! Dabei kam schon die Frage auf, wer beguckt wen, denn die Fische sind sehr neugierig und kommen auf die Taucher zu.



Gegen Abend gingen wir in Port Baie St. Anne auf Praslin an eine Mooring. Robert hatte die Moorings ausgebracht (100 Rupies pro Nacht, Bankkurs 1:7). Er kümmerte sich auch um die Besorgungen für die Auffrischung unseres Proviantes. Ein Tank Wasser war inzwischen leer und wurde hier kostenlos wieder gefüllt.

Am Tag darauf, unserem Hafentag, erkundeten wir die Insel. Zunächst wanderten wir eine Stunde durch den berauschenden Urwald von Vallee de Mai (UNESCO-Welt-naturerbe, 15 € p.P.) mit seinen besonderen Palmen, den Coco de Mer. Hier sichteten wir auch die nur auf den Seychellen lebenden Schwarzpapageien. Julietta führte uns und so verpassten wir nicht die Besonderheiten. Auch für sie galt unser Wahlspruch Hakuna Matata, den sie mit Freude aufgriff.

Anschließend fuhren wir weiter mit dem Inselbus entlang der NE-Küste zur nördlich gelegenen Baie Lazio, einem Traumstrand mit sehr schön gelegenen Restaurant. Von der Endhaltestelle war der Weg über den Berg-rücken zur Bucht allerdings eine Strapaze. Zurück konnten wir mit Hilfe der Vermittlung eines Busfahrers für ein paar Rupies hitch-hiken. Der Busfahrer selbst konnte uns nicht

mitnehmen, da er exklusiv mit einer arabischen Prinzessin und ihrem Hofstaat an die Baie Lazio gekommen war. Und wir waren auch dort!

Für abends hatten wir über Robert eine Reservierung im Restaurant „Coco Rouge“ organisiert. Zu uns gesellte sich ein deutsch-österreichisches Ehepaar mit ihren beiden Kindern, die ebenfalls auf einem Segeltörn durch die Seychellen waren. Wir bekamen ein Super Fischbuffet mit Fischsuppe, Prawn satt und einem riesigen Red Snapper sowie Salaten, Gemüse und Reis serviert. Am Ende hatten wir vor Durst alle Wasservorräte des Restaurants aufgebraucht.



Am nächsten Tag ging es einen kleinen Schlag Kurs E nach La Digue mit einem Zwischenstop an dem Felsen Ile Ave Maria, der sich von Norden her kommend in der Mitte des Kanals zwischen Praslin und La Digue befindet. Der Wind blies stetig von NW mit Bft 4 und drückte in den Hafen Port of La Passe. Dort angekommen sichtigten wir die Lage im Hafenbecken. Wir wollten noch mal wenden, aber die Stb-Maschine gab keinen Schub. Weder vor noch zurück tat sich was. Also war schnelles Handeln gefragt, Fender an die richtige Seite, die Bb-Maschine tat ihren Dienst, also mit der verbleibenden Manövrierfähigkeit an das nächst größere Schiff vertäuen. Geklapp! Taucherbrille auf und ins Wasser. Da gab es die Bestätigung: die Stb-Schraube fehlte! Das war um 17.10 Uhr. Einem kurzen Anruf bei sunsail folgte die Rückmeldung, dass morgen früh Roddy mit einer neuen Schraube kommt. „Erst mal abwarten“ haben wir uns gesagt. Tatsächlich war Roddy mit der Schraube um 9.30 Uhr an Bord und nach einem kleinen Werkstattbesuch war die Maschine um 12.00 Uhr wieder einsatzbereit. Wir waren inzwischen zur Inselerkundung unterwegs. Dazu mieteten wir mountain-bikes (50 Rupies pro Tag), die sehr nützlich waren. Fahrrad-Rückgabe: Hakuna Matata, einfach hinstellen.

Brigitte und Lothar strebten hoch hinaus auf die Anhöhen, ich hatte auf halber Strecke wegen der Wärme aufgegeben. Die Tapferen wurden dafür nach Art des Paradieses oben mit einem Swimmingpool und kühlen Getränken belohnt. La Digue ist sehr hübsch und bietet einige kleine Sehenswürdigkeiten wie die Ochsenkarren, die als Taxi eingesetzt werden oder eine Kirche, verschiedene Galerien sowie eine Plantage (4 € p.P.) zur Produktion von Kopra und Vanille. Eine große Gruppe (ca. 25 Tiere) Landschildkröten ist auch zu besichtigen. In der Plantage befindet sich auch der Zugang zu den schönsten Stränden von Anse Source d'Argent. Hier traf sich gegen Abend dann die gesamte Crew zur Abkühlung und zu einem postkartenreifen Sonnenuntergang.



Den Abend verschönte ein opulentes Fischmahl aus eigener Bordküche. Die Zubereitung übernahmen unsere Kochspezialisten Petra und Ronny. Auch dabei gab es für alle etwas zu lernen: Wie nehme ich einen Fisch aus und wie trenne ich sauber Filetstücke heraus! Um den Gipfel des Wohlgeschmacks zu erklimmen, wurden nach kreolischer Art frische Kokosmilch und geriebene Kokosnussstücke (selbst geasammelt und geknackt) verwendet. Wo kann es einem besser ergehen?

Das nächste Ziel waren die Mangrovenwälder und die Riesenschildkröten auf Curieuse. Auf dem Weg dorthin fuhren wir allerdings erst in entgegengesetzter Richtung, da uns Marianne zum Schnorcheln empfohlen wurde. Vondort ging's dann zum Abendschnorcheln und Übernachten zur Ile St. Pierre in der Anse Volbert von Praslin. Der Stop war einsame Spitze sowohl von der Kulisse der Felseninsel als auch vom Schnorcheln. Die „üblichen Verdächtigen“ waren wieder unter Wasser sowie ein Rochen, eine Wasserschildkröte und ein kleiner Hai.



Den nächsten Morgen konnten wir eine neue Maßeinheit definieren, die Tellertiefe (etwa 10 Meter). Denn am Abend zuvor gingen ein paar Teller beim Vorspülen mit Seewasser über Bord und Lothar holte sie aus 8 Meter Tiefe wieder an Bord. Ja, wir hatten schon viele Fähigkeiten an Bord!

Von der Ile St. Pierre war es dann nur ein Katzensprung zur Baie La Raie (10 € p.P. für die Inselbesichtigung) im SW von Curieuse. Hier trafen wir wieder die Parkaufseher von Ile aux Coco. Der Spazierweg zur angrenzenden Anse St. San José war noch vom Tsunami im Dezember 2004 unterbrochen.

Ein Schnorchel-highlight war noch das Kap Pointe Figaro, wo wir sehr schönen Fischen und vor allem Wasserschildkröten nachtauchen konnten. Der Untergrund ist eine Mischung aus Felsen und Seegrasflächen.

Die meisten Schnorchelplätze sind am besten mit dem Dinghi zu erreichen. Gesichert mit

einem Anker kann man dann vom Dinghi aus ins Wasser gehen. Das Schiff ankert in sicherer Entfernung von den Felsen oder vom Riff. Nur das Wiedereinsteigen ins Dinghi ist etwas schwierig, kleine Rippenprellungen sind nicht ausgeschlossen.



Nach der Besichtigung von Curieuse hatte die Crew noch Bedarf nach Proviantierung (Wasser und Fisch) in Port Baie St. Anne. Die Zeit reichte noch, um für den nächsten Tag eine gute Ausgangsposition für den Schlag nach Silhouette zu erhalten. Wir ankerten in der Grande Anse von Praslin in einer klaren Vollmondnacht (26.3.2005).

Die knapp 26 nm bis Silhouette bereicherten wir durch einen Stopp zum Schnorcheln an der Insel Cousin, die Nachbarinsel heißt Cousine. Leider konnten wir die Insel nicht betreten, da Ruhetag war (Eintritt 25 € p.P. gespart). Bei der Überfahrt sichteten wir Delphine in etwa 0,5 bis 1 nm Entfernung. Leider kamen sie nicht näher! Wir hatten guten Wind mit NE Bft 4 zum Segeln und als wir die Bucht Anse Grande Barbe im SW von Silhouette gegen 17.30 Uhr erreichten, blieb uns der Mund offen stehen. Diese einmalige Kulisse mit den monumentalen, bewaldeten Bergen und üppigen Palmenwäldern hatten wir nicht erwartet! Der Sternenhimmel lud ein zum Träumen und der Vollmond gepaart mit den lautlos gleitenden Flughunden hatte etwas gruseliges.



Am nächsten Morgen, Ostersonntag, hatten wir ein ausgiebiges Osterfrühstück. Ellen sorgte für Küken im Kressenest und frisch

gebackene Hefebrötchen! Gestärkt konnten wir den Landgang antreten: Kontakt zu den wenigen Einheimischen, Urwaldwanderung und Strandleben. Auf einer ehemaligen Plantage wird die Rinde des Zimtbaumes getrocknet, sie ergibt als Zusatz im Tee einen aromatischen Zimtgeschmack.

Da auf der Insel auch unzählige Kokosnüsse rumlagen, brach das Fieber aus, Nüsse in kürzester Zeit von den Fasern zu befreien und die Nuss sorgfältig zu öffnen. Köstlich!



Für Nachmittags hatten wir uns noch knapp 20 nm vorgenommen. Zur Übernachtung führen wir in den St. Anne Channel, dem Marine Nationalpark (10 € p.P.) vor Victoria. Beste Schnorchelbedingungen!

Ein Stop in Port Victoria an der sunsail-Basis am nächsten Morgen diente der Proviantierung, Wasseraufnahme und dem Benzinnachschub für das Dinghi. Um 13.00 Uhr alle Mann an Bord zum Auslaufen!

Nun brach auch schon etwas von Endzeitstimmung an, da der letzte Teil der Umrundung Mahés galt. Ostermontag schipperten wir also mit mäßigem Wind aber durchschnittlich 3,5 kn Fahrt um die Nordspitze nach Port Launay auf der NW-Seite von Mahé, einem Naturhafen. Super Eindrücke und gute Stimmung brachten uns an unseren Ankerplatz. Diesmal waren wir zu dritt, ein Schiff lag schon vor Anker, ein zweites kam hinter uns in die Bucht.

Wir hatten auch wieder unsere „Haustiere“ gesichtet, die Deltas oder Gelbblössler wie wir sie inzwischen nannten (richtig Fledermausfisch), die uns schon in einigen Buchten begegnet waren. Bei der Fütterung ließen sie sich sogar anfassen/ streicheln!

Gegen 22.00 Uhr kam dann vom Nachbarschiff jemand mit dem Dinghi und erzählte uns von der Meldung eines Erdbebens im Süden Sumatras der Stärke 8,5 mit dem Risiko einer erneuten Tsunami. Wir nahmen sofort Kontakt mit den örtlichen Stellen und unseren Leuten in Deutschland auf. Keiner konnte etwas

genaues sagen oder die Wahrscheinlichkeit für einen Tsunami benennen. Mit dieser Ungewissheit entschlossen wir uns zum Auslaufen und Abwarten in tieferen Gewässern.

Da noch fast Vollmond war, wurde die Aktion erleichtert. Nach Mitternacht gab es von Seychelles Radio per VHF und aus Deutschland per Handy Entwarnung.



Bei 50-60 m Wassertiefe verbrachten wir letztlich die Nacht auf See. Gegen 7.00 Uhr waren wir zurück in Port Launay zum Frühstück und Schnorcheln. Um 9.30 Uhr verließen wir den Ankerplatz und fuhren rund 13 nm mit einem Stop an der Ile Therese und in der Anse Soleil gen Süden nach Anse Lazare.

Danach besuchten wir noch Anse Intendance mit seinen Luxus-Bungalows und Anse Forbans für ein Eisessen im Hotel Alamanda auf der SE-Seite Mahés. Dazu ankerten wir vor der Riffrante bei ca. 7m Tiefe. Eine Dinghi-Durchfahrt ist vorhanden. Der Weg am Strand war recht anstrengend, da der weiche Sand sehr nachgibt. Bis zurück zu St. Anne Channel haben wir an diesem Tag rund 24 nm zurückgelegt.

Der letzte Vormittag auf See (31.3.2005) wurde mit Schnorcheln und Packen/ Aufräumen verbracht. Mittags ging es dann die knapp 4 nm rüber nach Port Victoria. Der Nachmittag gehörte den Souvenirjägern und wir konnten noch einmal den Duft der Tropen in der Stadt und auf dem Markt genießen.

Abends kam dann ein heftiger tropischer Regen und Gewitter. Wir fuhren per Taxi zur Anse Boileau in's Restaurant Chez Plume zum Abschieds-/ Geburtstagsessen und Captains-Dinner nach kreolischer Art. So konnten am letzten Abend unsere Reise angemessen beenden. Wir hatten genussvolle 218 Meilen zurückgelegt (davon 106 nm segelnd und 112 nm unter Maschine), die uns viele Gesichter und Winkel der Inselwelt in den Seychellen gezeigt haben.

Am nächsten Morgen klingelte früh der Wecker, da unser Taxi um 7.00 Uhr kam. Immer noch entleerten sich die Regenwolken eimerweise, wir trockneten schnell im Flughafen. Verabschiedung von Dietrich, der noch drei Tage zum Tauchen auf Mahé blieb. Um 9.15 Uhr starteten wir zurück in die Heimat!

Im Gepäck nahmen wir viele schöne Eindrücke mit, die wir so schnell nicht vergessen werden! Insgesamt war es ein Törn mit großem Erholungswert, auch für den Skipper. Alle haben gut mitgemacht und so eine super Crew gebildet.

#### Fazit und Besonderheiten:

- Wasser warm und mit schönen Fischen sehr gut geeignet zum Schnorcheln; fliegende Fische und Delphine im Meer gesichtet
- Sehr schwül und damit immer feucht, besonders im Windschatten
- Nette, freundliche und offene Menschen
- Eindrucksvolle Landschaft mit Felsen und üppigen Pflanzen
- Einmalige Tierwelt mit besonderen Vögeln und Flughunden
- Frischen Fisch kann man sehr gut kaufen, so dass das Abendessen an Bord mit Fisch satt gesichert ist
- Seglerisch mäßig anspruchsvoll, da eher geringe Windstärken; allerdings Vorsicht bei Regenwolken!
- Navigatorisch und bei der Auswahl von Ankerplätzen anspruchsvoll, häufig wenig Schutz und Nähe zu Felsen/ Riffen
- Anlanden mit dem Dinghi an den weißen Sandstränden wegen starker Brandung häufig schwierig!

#### Seekarten und Nautische Literatur:

Alain Rondeau: Seychelles Nautical Pilot. Admiralty Charts and Publications: Nr. 742, 724, 722

#### Proviant und Kosten:

Einkaufsmöglichkeiten sind sehr begrenzt. Supermärkte in Victoria, Mahé und La Passe, La Digue haben wenig Gemüse und kaum Obst. Ebenso ist frisches Brot oder Kuchen nur in den Häfen zu bekommen. Der Markt in Victoria hat ein gutes Sortiment (Fisch, Gemüse, Obst). Kürbis ist übrigens gut lagerfähig und schmackhaft.

Die Bordkasse belief sich auf rund 250,- € p.P. für die zwei Wochen.

Olaf Ziemann  
(ziemann.olaf@freenet.de)

## Bordjargon

### Backen sind immer hinten

Dass *achtern* hinten heißt, weiß jedes seemännische Wickelkind. Schon im Mittelalter sagten die Leute an der Waterkant *achter*, wenn sie das meinten was man weiter südlich mit *after* (hinten) bezeichnete. Dieses Wort bedeutet noch heute im Englischen *hinterher*, *später*. Großgeschrieben weckt After andere Assoziationen. Für den Gebildeten ist klar, dass man das angesprochene ganz hinten zu suchen hat. Für die Dänen ist *etter* etwas, das hinter Anderem liegt. Außerdem haben sie noch *bagefter* (hinterher). Mit diesem Ausdruck will man ganz sicher gehen. Es werden gleich zwei Wörter zusammengesetzt, die beide den Sinn von *hinter*, *nach* besitzen.

Dabei wären wir schon bei einem zweiten Begriff für dieselbe Sache. Die Althochdeutschen hatten dafür *bah*. Die Engländer dagegen noch heute *back* für Rücken. Und dieser Ausdruck ist auch schon die Erklärung für das hochwichtige *Backbord*.

Bei den Wikingern hatte der Steuermann im Schiff hinten rechts (Steuerbord) den Platz für sich und sein Auslegerruder. Immer wenn er damit hantierte, wandte er der gegenüberliegenden Schiffsseite sein Back = Rücken zu. Diese Seite also war nicht für den Steuermann reserviert. Und so hatte man dort Platz für das Brett, auf dem man das Essen auftragen konnte. Was Wunder, wenn man dieses Brett ebenfalls *die Back* titulierte? An Bord eines Schiffes redet man aber auch von *Backstagen*, *Backskisten* und vielen anderen nützlichen Dingen, die sich samt und sonders achtern finden lassen. Auch im Sprachgebrauch der Landratten findet sich ein Abkömmling von *back*. Die *Backe* oder sogar *Hinterbacke* ist das rechte Wort für den Körperteil, der damit als das äußerste Ende gekennzeichnet ist.

Man merkt deutlich: Vom sprachlichen Gehalt her sind *Backe* und *Wange* kaum Ausdrücke für dieselbe Sache. *Backe* wird statt *Wange* wohl deshalb gelegentlich eingesetzt, weil bei Leuten, die man nicht besonders schätzt, zwischen den betreffenden Körperteilen eine irritierende Ähnlichkeit gesehen wird. Als weniger vornehm gilt man, wenn man statt (Hinter-) *Backe* das unmittelbar zur Sache kommende *Arschbacke* ausspricht. Es ist erschreckend, wie sehr der Vorderteil des Doppelwortes heruntergekommen ist, trotz beachtlicher Ahnengalerie.

Altgermanisch sagte man *ars*, neuniederländisch heißt das *aars* und englisch *arse*. Die Schweden blieben dem germanischen *ars* treu. Das alte indogermanische *orsor* für *vorspringender Körperteil* findet sich selbst im Hethitischen als *arrasch* und im altgriechischen *orros*. Auch die Hamburger benutzen so ein ähnliches Wort, das allerdings durch ein präfigiertes „M“ hanseatisch verfeinert wurde. Ob auch das semitische ‚*arsch*‘, arabisch für *Thron*, sprachgeschichtlich hier eingeordnet werden muss, ist zweifelhaft, wenn es sich auch um den edelsten Gegenstand handelt, mit dem besagte Backen in Kontakt kommen können

# Die letzte Seite

## Adressliste VdHSSB e.V

Internet Liegeplatz:  
<http://www.vdhssb.de>

Anregungen, Kritik, Kommentare  
[vdhssb@gmx.de](mailto: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
- Schriefführer  
Bernhard Lewe, Schillerstr. 6, 10625  
Berlin, Tel.: 312 8740
- Kassenwart  
Holger Plaasche, Fraenkelufer 38, 10999  
Berlin, Tel.: 23 88 0241
- Ausbildungswartin  
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
- EDV-Obmann  
Bernhard Lewe
- Fahrtenobmann  
Rainer Nies

Deutsche Post AG  
Gebühr bezahlt  
10625 Berlin

### Der Ehrenrat

- Harald Fischer, Tel.: 413 3304,  
email: [Harald.S.Fischer@t-online.de](mailto:Harald.S.Fischer@t-online.de)  
Martin Grund, Tel.: 6670 8537  
Karl-Peter-Nielsen, Tel.: 792 6348,  
email: [Dr.Nielsen@nielsen-gmbh.de](mailto:Dr.Nielsen@nielsen-gmbh.de)  
Rainer Nies, Tel.: 332 7245,  
email: [Berenices@t-online.de](mailto:Berenices@t-online.de)  
Joachim Saudhof, Tel.: 805 3243,  
email: [Saudhof@dhzb.de](mailto:Saudhof@dhzb.de)

und hier noch das Allerletzte...

