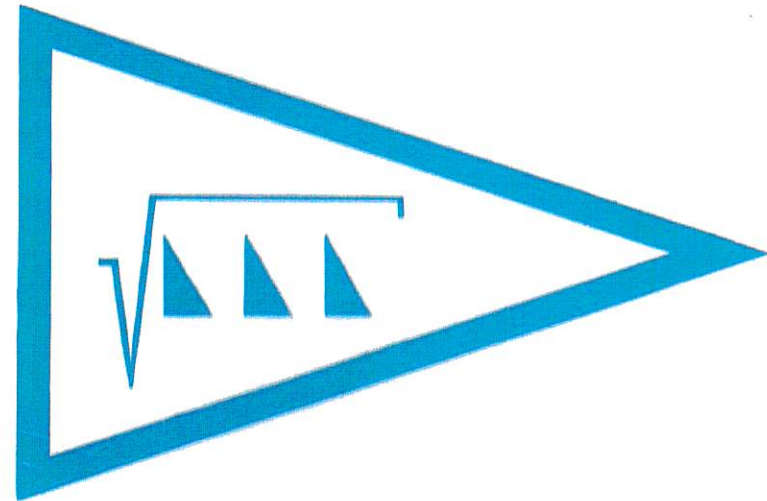


Vereinigung der Hochschulsegler Berlin e.V.



10 Jahre VdHSSB

Inhaltsverzeichnis

Vereinigung der Hochschulsegler Berlin e.V. 1974 – 1984	S. 2
Die Feierabendregatta – ein sportlicher Anfang	S. 4
Ausbildung	S. 6
Erinnerungen an die Segeltheorie	S. 8
Sailors have more fun – manchmal ist Segeln nur ein klein wenig besser als Arbeiten	S. 10
Ein Segeltörn auf der Ostsee – oder wie kommen wir von Heiligenhafen nach Stockholm	S. 18
Törn schwedische und norwegische Schären	S. 20
Auf dem ersten Törn nach Bornholm	S. 26
Einmal rund Jylland	S. 28
Fjorde und Schären (Seile i Vestlandet)	S. 32
Das Jubiläumsrätsel	S. 37
Informationsabend	S. 43
Vorstand	S. 44

© VdHSSB 1984

Herausgeber: Vereinigung der Hochschulsegler
Berlin e.V. (VdHSSB)
Mitglied im Deutschen Segler-Verband
Reichsstr. 6
1000 Berlin 19
Postscheckkonto: Berlin West 4061 32-100

Redaktion und Satz: Ulrich Block

Druck: Buchdruckerei Helmut Krause
Werkstatt für moderne graphische Arbeiten

Vereinigung der Hochschulsegler Berlin e.V. (VdHSSB) — 1974-1984

Unsere Vereinigung besteht in diesem Jahr schon zehn Jahre, ein Anlaß zurückzuschauen.

Aus dem Kreis der TU-Segellehrer und ihrer Freunde wurde am 1. April 1974 unsere Vereinigung unter dem Vorsitz von Norber Wenner gegründet, mit dem Gedanken, günstiges Segeln in Küsten- und Seegewässern und eine fundierte Ausbildung dafür zu ermöglichen. Die Richtigkeit dieser Idee zeigt die stetig steigende Mitgliederzahl. Heute sind es schon fast 400 Seglerinnen und Segler, die zum Kreis der VdHSSB gehören.

Doch was machen sie eigentlich? Natürlich Segeln auf Jolle oder Kielboot, auf Fahrten und in Regatten.

In den abgelaufenen zehn Jahren Vereinsaktivität haben wir viele Mitglieder, junge und auch ältere, sich zu begeisterten Seglern entwickeln sehen. Aus Studenten wurden in diesem Zeitraum sogar Doktoren und Professoren.

Die Umgebung von vielen Mitgliedern hat sich mit der Zeit geändert, beruflich vor allem, aber auch örtlich. So sind uns viele „alte“ Mitglieder auch außerhalb Berlins treu geblieben. Nicht nur das ist eine Freude, sondern vor allem, wenn man erfährt, daß bis auf wenige Ausnahmen sie Segler geblieben sind. Dazu hoffen wir ein wenig beigetragen zu haben.

Wo wird denn nun gesegelt? Selbstverständlich auf der Havel in Berlin, aber ebenso häufig auf See. Doch wann, wo, wer? Das erfährt man nur vom Erzählen. So kann man Vereinskameraden auf der Ostsee und Nordsee, im Mittelmeer und in der Karibik treffen.

Wir haben viele Mitglieder angesprochen, von denen uns Reisen bekannt waren und sie gebeten, doch einmal darüber zu berichten. Ihre Erzählungen sollen nicht nur einen Erfahrungsaustausch darstellen, sondern zum Nach- und Bessermachen anregen. Nicht zuletzt sollen auch die seglerischen Aktivitäten der VdHSSB in leicht lesbarer Form geschildert werden.

Nach der hoffentlich angenehmen Lektüre dieses Heftes bitten wir die Leser die Beiträge in einer Reihenfolge (1., 2., 3., usw.) zu bewerten, damit wir den Autoren ein kleines „Dankeschön“ geben können. Der Einsendeschluß ist der 1. 9. 84.

Sollten sich einige Leser ermutigt fühlen, auch einmal über eine oder mehrere Reisen zu berichten, was wir hoffen, so wollen wir diese in einem unserer Rundschreiben veröffentlichen oder in ungezwungener Folge weitere Hefte mit Reiseberichten herausgeben. Also greift zum Bleistift und legt los.

Wir wünschen viel Freude beim Lesen

*Der Vorstand
Klaus-Peter Banze*

Die Feierabendregatta – ein sportlicher Anfang

Zehn Jahre besteht sie nun, die Vereinigung der Hochschulsegler Berlin, ein Zeitraum in dem sich eine Menge getan hat, erkennbar an der Anzahl der Mitglieder, der Vielfalt der Ausbildungskurse und in den Sportveranstaltungen. Waren die ersten Mitglieder in der Regel Segler, die nach ihrem A-Schein mehr über das Segeln erfahren oder einen Seesegelschein machen wollten, so haben sich hierzu im Laufe der Jahre auch Regattasegler in unseren Reihen gefunden.

Ursprünglich aus einer Veranstaltung der „Sailhorse-Segler“ entsprungen, entstand die Feierabendregatta, die erstmals nur für die Sailhorse-Klasse ausgeschrieben war. Nach und nach kauften sich unsere Mitglieder auch andere Boote, angefangen von leichten Jollen über Jollenkreuzer bis hin zu größeren Kielschiffen. In der Regel hatte man erst in späteren Jahren mit dem Segeln begonnen, wollte sich dennoch im sportlichen Wettkampf messen, fand die Konkurrenz in ihren Klassen aber zu groß und hatten wohl auch noch nicht das Zutrauen zu regattatechnischen und -taktischen Fertigkeiten, und so lag es nahe, daß wir vereinigungsintern etwas in diese Richtung unternahmen.

Eine Regatta für einen bestimmten Bootstyp war schon wegen der Vielzahl der verschiedenen Schiffe nicht denkbar und so entstand unsere Yardstickregatta. Seit her veranstalten wir jedes Jahr unsere „Feierabendregatta“, bestehend aus einer Sailhorse- und einer Yardstickwertung. Die steigenden Teilnehmerzahlen bestärkten uns in unserer Meinung, auf dem richtigen Weg zu sein. Ist es doch auch eine Möglichkeit, weitere Vereinsmitglieder kennenzulernen. Denn ein Verein ohne Clubhaus, wie wir es sind, ist naturgemäß in dieser Hinsicht benachteiligt. Ein wenig können wir dies durch unser Sommerfest im TU-Bootshaus mit Siegerehrung für die Teilnehmer der Feierabendregatta auffangen. Das soll auch in Zukunft so bleiben, da dieses Fest die einzige Veranstaltung dieser Art ist.

Ein weiterer Punkt zur Steigerung unserer sportlichen

Aktivitäten ist unsere Vorschoterbörse. Sie soll Eignern von Booten mit „Schotten“ zusammenbringen, um gemeinsam an Wettfahrten teilzunehmen. Leider wird diese Einrichtung nicht genügend benutzt. Ich würde mich gern in die Lage versetzt sehen, mehr Mitglieder vermitteln zu können. Dies wär eine Sache, die in der Zukunft noch zu verbessern wäre. Mit diesem Anliegen möchte ich schließen, und wünsche allen Mitgliedern noch weitere lehrreiche, freundschaftliche und seglerisch erlebnisreiche Jahre in unserer Vereinigung der Hochschulsegler Berlin.

Wolfgang Gnann

Ausbildung

Ausbildung – zum 10-jährigem Bestehen des VdHSSB. Ein Überblick? Eine Vorschau? Eine Präsentation? Ja sicher von jedem etwas, mehr noch eine Benutzeranweisung zum Ausnutzen aller Ausbildungsmöglichkeiten in diesem Verein.

Bei den Aufgaben, die wir uns gesetzt haben, steht mit an erster Stelle die Durchführung einer guten und preiswerten Ausbildung für unsere Mitglieder. In den letzten Jahren hat sich nun ein Ausbildungskonzept durchgesetzt, daß diesem Anspruch gerecht wird.

Für alle See-Segelscheine sind Aktive von uns in der Lage den Unterricht und die Übungen qualifiziert durchzuführen. Wetterkunde und allgemeines Sprechfunkzeugnis haben wir Vereinsfremden überlassen, die bei hoher Qualifikation ihr Wissen auch noch sehr preisgünstig an unsere Mitglieder vermitteln.

Sonderthemen wie Änderungen der SeeStrO und der SeeSchStrO, Schiffssicherheit, Rechtsfragen, Charters, Seenotsignalmittel und anderes mehr werden nun wieder von einzelnen Vereinsmitgliedern erarbeitet und vorgetragen. Informationen bekommt ihr im Rundschreiben oder beim Vereinstreff rechtzeitig. Bei Kurswünschen schreibt ihr uns bitte eine Postkarte.

Nun, die Begeisterung kommt doch erst in der Praxis. In allen Jahren haben sich Schiffsführer gefunden, die ihre Ausbildung und ihre Begeisterung wieder der Ausbildung neuer Segler zur Verfügung gestellt haben. Es wurden Reisen organisiert, die neben der Vorbereitung auf die am letzten Reisetag festgesetzten Prüfung, auch noch durch landschaftlich reizvolle Gebiete führten. Kameradschaft, Seemannschaft und Einsatzfreude waren die Grundlage aller schönen Ausbildungsreisen, die uns heute noch in Erinnerung sind.

Die Kooperation unserer Vereinigung mit anderen Institutionen wie TU-Berlin, TFH-Berlin und DHH zeigt uns, daß wir als guter Partner etwas zu bieten haben, was mit Sicherheit auch in unserer Ausbildung begründet ist.

Vereinsmeierei und hohe Mitgliedsbeiträge sind im Gegensatz zu altehrwürdigen Vereinen bei uns gar kein Thema. Aber ein Thema über das wir Reden müssen, ist eine nachlassende Dynamik und Initiative unserer Mitglieder. Viele Kursteilnehmer erwarten jetzt schon das Verhalten einer Segelschule, die ihre Schüler ans Händchen nimmt und sie bis über die letzte kleine Hürde geleitet. Nun, wir wollen keine Konkurrenten der Segelschulen werden! Wir wollen, gute Vereinssegelausbildung mit Zusammenarbeit von Teilnehmern und Ausbildern weiterführen.

Dazu möchte ich an dieser Stelle alle mal wieder auffordern daran mitzuarbeiten, was gleichzeitig ein Dank an alle bisher Aktiven sein soll.

Noch ein Wort an die neuen Kursteilnehmer zur Zeitplanung. Für eigene Übungszeit sollte nochmal die 3-fache Kursuszeit eingeplant werden. Eine Zeit, die von den meisten unterbewertet wird und gelgentlich zu Prüfungsstreß führt.

Mit etwas Begeisterung und dem notwendigen Einsatz werden wir dann auch in den nächsten 10 Jahren unser Ausbildungskonzept weiterführen und verbessern können.

Joachim Saudhof

Erinnerungen an die Segeltheorie

Du fühlst dich wieder ein bißchen wie früher, als du noch zur Schule gingst. Da ist der Tisch, zerkratzt und alt, ein unbequemer Stuhl und der typische Mief nach Bohnerwachs und Kreide. Du hast ein Blatt Papier vor der Nase und versuchst krampfhaft mitzuschreiben, was der Typ da vorne erzählt. Erst später bekommst du mit, daß du das ja größtenteils ebensogut in einem Buch nachlesen könntest.

Der Unterricht findet meist abends statt, nach der Arbeit oder dem Vorlesungstag. Da ist man müde und kommt leicht schon mal ins Träumen, hört nicht richtig zu. Wenn man dann auch einmal ein oder zwei Wochen zu Hause nichts getan hat, obwohl man es sich gewiß immer wieder vorgenommen hat, verliert man leicht den Anschluß und schmeißt die ganze Angelegenheit hin. Wozu muß man sich so einen Haufen verschiedener Lichter, Signale und Vorfahrtsregeln mühsam einprägen, wenn man doch nur mitsegelt, weil Segeln eine faszinierende Alternative zum Landurlaub ist. Überhaupt, wozu die ganzen Peilungsarten – auf der Ostsee wird ja doch meist nur nach Sicht oder Kreuzpeilung gesegelt. Wer beschäftigt sich da schon mit Horizontalwinkelmessung? – Doch wir, weil es Spaß macht, denn auf See kann man den ganzen Tag lang navigieren, d.h. alles Erlernte probieren und verbessern. Das ist dann eine Alternative zum Faulenzen und bringt den Spaß, vor allem wenn die Ergebnisse stimmen.

Jeder, der auch vorher nicht aufgepaßt und an ein großes Bier gedacht hat, horcht auf, wenn der Kursleiter ein bißchen Seemannsgarn verbreitet. Da könnte man doch die ganze Arbeitsweise ein bißchen psychologisch taktischer gestalten. Vielleicht könnte man das Buch kapitelweise zu Hause aufgeben, denn doof ist man ja nicht, man versteht schon was da steht, bloß das Gedächtnis ist schwach. Ab und zu ein paar Lichter im Unterricht aufblinken lassen, damit man als Zuhörer wachgerüttelt wird, und sich entsetzt fragen muß, was das nun wieder für ein Schiff darstellen soll. Der Prüfungsstoff muß schneller durchgezogen werden, damit man mehr Zeit zum Festigen hat. Vielleicht kann man im Unterricht auch Törnplanungen theoretisch bearbeiten.

Wir wollten ja eigentlich nicht nur für die Prüfung, sondern für das Segeln lernen. Oftmals fragt man Leute, die schon jahrelang ihren Schein in der Tasche haben, nach kniffligen Aufgaben oder Nebelsignalen, und sie zucken bedauernd die Achseln und sagen etwa: „Ja, ja, hab ich auch einmal zur Prüfung gelernt, aber das weiß ich doch jetzt nicht mehr“. Dabei sind diese Kleinigkeiten bis auf einige Ausnahmen auch wichtig. Wer sucht schon gern bei Sturm, Wind und Wellen im Seehandbuch nach Betonungszeichen, die gerade vor der Nase auftauchen.

Also, insgesamt ist der Unterricht gut, er könnte nur ab und zu etwas lebendiger gestaltet werden. Für so ein umweltfreundliches Hobby, wie das Segeln lohnt es sich bestimmt.

Birgit Saudhof

Sailors have more fun – manchmal ist Segeln nur ein klein wenig besser als Arbeiten!

(nicht immer ernstzunehmender Bericht
eines Urlaubstörns)

Harrislee, Freitag 15. Juli 1983, in einer Wohnung am Fördebogen treffen sich vier muntere Wesen. Die kommenden 14 Tage wollen sie zusammen auf einer Segelyacht verbringen, d.h., ihren stabilen Bürostuhl gegen die schwankenden Planken eines Lustschiffes vertauschen. Zum besseren Verständnis des folgenden Textes werden die Crew-Mitglieder (aus [1] Crew-Mitglied: „Schwerer unbeweglicher Gegenstand an Bord einer Segelyacht, der dazu dient den Baum mit seinem oberen Ende bei schneller plötzlicher Bewegung zu bremsen.“) kurz beschrieben.

Skipper: Werner, hält alle die der Segelleidenschaft fröhnen für Psychopathen, steht aber schon bei der Andeutung eines möglichen Törns Seesack bei Fuß an der Pier. Erste Äußerung beim Eintreffen am Fördebogen: „Wenn ich aus Berlin raus bin, finde ich alles gut.“

Smutje: Erika, ach Dicke genannt, Frau aus gutem Haus mit noch besserer Erziehung und Sprache, z.B., „wenn ich nicht motzen darf, bleib ich an Land“ oder „ein Sherry in the morning time ist besser als den ganzen Tag gar kein“.

Smutje und Segeltrimmer: Heinke alias Matz, Lieblingsbeschäftigung während des Törns entweder Speckschneiden oder im Bikini auf dem Vorschiff liegen und die Segelstellung überwachen: „Müssen die Lappen denn so stehen, ich bekomme ja überhaupt keine Sonne ab“.

Janmaat: Kolle, Typ Musterschüler, jung, dynamisch, wissbegierig, verfolgt und beobachtet den Skipper auf Schritt und Tritt, möchte Seemannschaft mit Löffeln fressen. Dieser Törn soll ihm den berühmten Unterschied zwischen Theorie (die er bei unserem Skipper erlernt hat) und Praxis verdeutlichen.

Nach Vereinbarung sollte das Schiff im Verlauf des 15. Juli übernommen werden und so melden sich unsere vier Seeleute völlig unbedarft bei dem Eigner. Alles scheint wie geplant zu verlaufen, ausführlich werden unserer Mannschaft die Bedienung und die Besonderheiten der Mureña (Name „Beluga“) erklärt und voller Stolz wird auf die Geheimwaffe (eine überdimensionale Genua Marke Eigenbau) verwiesen. Dazu noch bestes Segelwetter, was wollen unsere Vier eigentlich mehr? Eine Nebenbemerkung des Eigners reißt sie aus den schönsten Segelträumen: „Die Beluga ist nicht versichert“. Für den Bootsbesitzer kein Problem, „wenn man ordentlich navigiert, passiert auch nichts“. (Anmerkung: Kompaß und Echolot der Yacht haben nur dekorative Eigenschaften).

Für die Segelfreunde allerdings ist das der erste Schock (es sollte nicht der einzige bleiben). Es steht außer Frage, keine Versicherung – kein Törn, also entscheidet man sich kurzerhand eine Versicherung abzuschließen und mit etwas Verspätung in See zu stechen. Nichts ist einfacher als am Freitagnachmittag eine kurzzeitige Versicherung für ein Boot zu bekommen. Nach mehreren Telefonaten mit unterschiedlichen Versicherungsagenturen sind die Vier schon nicht mehr so munter. Erst bei Erikas letztem Versuch, mit Hilfe des Yacht-Services den Versicherungsnachweis zu erhalten, ist man erfolgreich.

Hamburg, 15. Juli 14-48 Uhr, Frank B., Versicherungsagent einer bekannten Bootsversicherung greift zum Mantel und möchte sein Büro verlassen, die Gedanken schon bei seiner Antje, als ihn das schrille Klingeln des Telefons wieder auf den Pfad der Tugend zurückholt. Durch den Flensburger Yacht-Service über die mißliche Lage unserer Crew informiert, gelingt es ihm in kürzester Zeit, die gewünschte Police per Telex zu bestätigen. Antje, „noch drei solche Abschlüsse und wir haben unseren Mercedes zusammen“.

Mit einiger Verspätung können die Vier endlich in Flensburg ablegen (20-50 Uhr). Janmaat erwartet gespannt die ersten Kommandos im Stile der „Seemannschaft“, doch die Praxis sieht anders aus. Skipper: „Na denn macht mal los“. Bei Windstärke 4-5 und Wind aus 270 segelt die „Beluga“ an diesem Tag nur noch bis Marina Minde, wo sie gegen 22-50 Uhr einläuft und feststellt, daß die Hafeneinfahrt auch nicht mehr dort ist, wo sie nach

Hafenhandbuch Ostsee (7. Auflage) sein soll. Ein üppi-
ges Nachtmahl und Erikas mit Tomatensoße beklecker-
ter Lieblingspullover sorgen für eine weitere Verbesse-
rung der ohnehin schon guten Stimmung.

16.7.83 Auszug aus dem „Beluga“-Bordbuch:

12-00 Auslaufen Richtung Svendborg (4/270), Laune
wie gehabt, nach Müsli, Tee und Kaffee seelisches
Gleichgewicht wiederhergestellt, Werner endlich mal
ausgeschlafen, Matz und Erika wegen Sonnenbadens
von seemännischen Arbeiten befreit, Skipper hält
sich an der Pinne fest, Arbeit bleibt für den Jüngsten.

Bei dem Versuch den Motor zu starten bricht Erika
den Zündschlüssel ab; eine tolle Gelegenheit für den
Skipper und Janmaat, das Steuerpult der Bordelektrik
auseinanderzubauen, schließlich kennt der Seemann
keinen Graus nicht und „schwarze“ Boxen sind schon
gar kein Hindernis. Abgesehen davon gibt es keine
bessere Ausrede sich dem Kartoffelschälen, Abwa-
schen u.ä. zu entziehen.

Im Hafen eingelaufen, setzt sich der träge Skipper in
die Abendsonne und beobachtet die Fruenslüt
(Frauensleute) bei der Zubereitung des Abendmen-
üs. Janmaat, durch einen Sherry ermuntert, ver-
sucht die Segel à la Slocum zu falten. Intesiv mit die-
ser seemännischen Tätigkeit befaßt, merkt er erst viel
später, daß Rasmus Gefallen an seiner Eduscho-Uhr
gefunden hat. Für Landratten: Rasmus ist der Schutz-
patron der Segler, alkoholabhängig und leidet an
einer krankhaften Sammelleidenschaft. Es gibt kei-
nen Gegenstand, den Erasmus, wie er eigentlich
heißt, nicht gebrauchen kann. Sein Sammlertrieb ist
umso ausgeprägter je weniger ihn die Fahrensleute
an ihren Lagen beteiligen. Merkregel für Janmaat:
„Bevor Du auf See anderen oder Dir einen ein-
schenkst, gib Rasmus auch 'nen ordentlichen
Schluck“!

Der Verlauf des 17. und 18.7. ist dem Bordbuch (s. Aus-
zug) zu entnehmen. Zwei nicht alltägliche Verhaltens-
weisen sind erwähnenswert, der Skipper kreiert „Bis-
marcks letzten Husten“ (s. Tagesbericht vom 18.7.) und
die gesamte Crew unterzieht sich einer gründlichen Rei-
nigung.

Witterungsverhältnisse:

Belugas-Bordbuch vom 17.7.83

Zeit	Wkt, Seeluage	Wind	See	Wolkt	See	Kurs	Antrieb	Segel Höl, Segel Met, Meilen	Stunden
10:35	Svendborg	1-2/100	1/4	gut	-	GP, F2		44	8,15
11:35	Svendborg	1	1/4	gut	-			10	10
13:45	Thurø Reef							40	22
15:00	Langebæk Skov							110	225
19:00	Omsø							150	30
20:15	Agerød							10	0,2

Kasse:

Name	Einlage	Ausgabe	Grund
	10,50	27,-	Bordbuch
		6,-	Saufkaffe
		79,50	

So Leckergut für

Pantry:
Nami: Saucenflüssig
Reparaturen:
Wasser: aufgefüllt
Diesel:
sonstiges: Belugas und 1 Patrol
Kleinteil und 2

Wettervorhersage: 4-5 / 180
geringer bis w

Beluga-Bordbuch vom: 17. 7. 83

Zeit	Ort, Seelage	Wind / Seeme	Sicht / See	Kurs: Antrieb	Segeht. Segeht. Höl.	
					Merken	Stunden
1040	Agesö	4/180	1/2	Fw G1, F1	71	100 150 280
1100	Fw			Fw	05	03
1120	Tonne feign.	4/180		120	20	03
1130	Kundshved	6/260	stark	125 G1, F2	100	22
1150	Storskambr			Fw G1, F2	160	35
1150	Vordingborg			Fw	10	05

Kasse:

Name	Einlage	Angebote	Grund
	11,-		300 Kronen
	20,-		100 Kronen
	33,-		4x Duesen
	143,-		Hafengeld

Credit für per

Pantry:
Name: Raskhaus
Reparatur:
Wasser:
Diebst:
Sondergas:

19.7.83

Mannschaft ergänzt in Vordingborg die vorhandene Bordbibliothek (Gorch Fock, Seefahrt ist Not) mit weiteren literarischen Werken (Brigitte, Asterix, Yacht). In blendender Stimmung läuft die „Beluga“ mit einfach gerefftem Groß und Arbeitsfock in Richtung Stege aus. 5 Windstärken aus Nordwest und eine ausgezeichnete Sicht – von den angesagten Gewitterböen keine Spur. So wird nach einer Weile mit großer Vorsicht wieder ausgebunden. Man weiß ja nie wie Rasmus darauf reagiert. Heimlichkeiten mag er jedenfalls nicht. Das wird unsere Truppe auch noch erfahren, wenn sie irgendwann mal ein Auge auf den Adenauer wirft und nur noch ein schlaffes Bündel sieht.

Der 20.7. findet wegen vorhergesagten und festgestellten 8 Windstärken im Hafen statt.

21.7.83

Der Wind flaut etwas ab, bei Windstärke 6 hält es unsere Gang nicht mehr im Hafen, Klintholm wird das Tagesziel. Mit zunächst achterlichem Wind beginnt die Kaffeefahrt, noch unterhält man sich eifrig. Zur gewohnten Kaffee- und Teezeit tummelt sich allmählich Seegang. Nachdem das letzte Stück Wiener Brød verputzt ist, wird ein neuer Kurs gesteuert (aus [1] Kurs: „Richtung welcher ein Skipper steuern will und aus welcher der Wind kommt“).

Die verbleibenden zwei Stunden bis Klintholm vergehen auf der Kreuz, bei den letzten Schlägen wird der Skipper für seine Verhältnisse ungewöhnlich emsig und treibt Janmaat ohne Gnade übers Vordeck. Ursache dieser Hektik: Skipper hat einen Gegner entdeckt und will vor ihm im Hafen sein – sein Eifer zahlt sich aus.

Im Hafen ist Matz wortstark vertreten (wer will denn wissen, daß Matz noch vor wenigen Augenblicken die ganze Segelei verflucht hat), beim Lageschieben war Wasser eingedrungen und hatte ihre nagelneuen Schuhe verdorben. Auf einen entsprechenden Protest kontert der Skipper: „Schieß an die Schuhe, wir haben gewonnen!“

Auszug aus der Wettermeldung von Kiel Radio am gleichen Abend: „Stationsmeldung von Feuerschiff Møn können wir wegen Unleserlichkeit nicht durchgeben“.

22. 7. 83

Møn umrundet, zurück nach Vordinborg. In Vordinborg: Skipper geht duschen und trennt sich nach Tagen (!) von seinem Lieblingspulli. Erika und Matz betreiben ebenfalls ausgiebige Körperpflege. Janmaat übernimmt die Bordwache. Mitten im Wetterbericht rummst etwas auf's Vordeck, Matz und Erika machen auf sich aufmerksam, sie stehen auf dem Steg und fragen wie sie trockenen Fußes an Deck kommen sollen. Janmaat hat nicht bemerkt, daß sich die Nachbarboote entfernt haben und die „Beluga“ verholt werden muß.

23. 7. 83

Stunden um Knudshoved gedümpelt, bei leichtem Wind und Anlieger Eintopf gekocht. Gegen Abend schwach zunehmender Wind. Die Viererbande wird trotz Werners außerordentlichem Einsatz (er ist dem Zusammenbruch nahe) von einem Gegner überholt. Gegen die sich daraus entwickelnde Laune des Skippers sind Zitronen wie Honig, seinen Kommentar beschränkt er auf das zum Verständnis notwendigste: Schweigen!

Erika gelingt es ihn mit der Bemerkung: „Das waren die Australier, die testen ihren neuen Kiel für den America's Cup“ wieder zu beruhigen.

24. 7. 83

Auf dem Weg von Agersø in völlig freiem Gewässer Hindernis (rote Tonne) durch Bugkontakt ausgemacht – Dänische Regierung wird in Kenntnis gesetzt werden. (In das sonst so akribisch geführte Logbuch wird an diesem Tag aus unbekanntem Gründen nichts eingetragen).

25. 7. 83 Auf die Wiedergabe der Logbucheintragen wird mit Rücksicht auf das Ansehen einzelner verzichtet.

27. 7. 83

Marina Minde, Versuch eines Anliegers, beim gegen den Wind „Einparken“ in eine Box bleibt die dicke „Beluga“ zwischen den Pollern stecken, mangelnde Koordination zwischen Rudergänger und restlicher Crew belustigt die gesamte Hafengemeinschaft, während 2 Crew-Mitglieder die Poller auseinanderdrücken und auf den Wind vertrauen, legt der Mann am Rohr den Rückwärtsgang ein und gibt Gas. Kaum zu glauben, wie schnell man da in der nächsten Boxenreihe ist. Größerer Schaden wird dank

ausgezeichneter Reaktionen aller Beteiligten vermieden.

29. 7. 83

Mit einem Anlieger bei Regen und 6-8 Windstärken zurück nach Flensburg. Die Technik des letzten Anlegers im Flensburger Fischereihafen widerspricht den meisten Lehrbüchern und soll deshalb näher erklärt werden: Die „Beluga“ soll an ihrem Stamplatz festgemacht werden, die dazugehörenden hinteren Pfähle sind sehr weit vom Steg entfernt. Die „Beluga“ schippert zwischen diesen Pfählen durch, während Janmaat einen Festmacher überlegt. Die übrigen versuchen, nachdem das Boot dem Steg näher gekommen ist, die vorderen Leinen anzubringen. Anschließend holen sie diese Festmacher dicht. Niemand bemerkt, daß Janmaat dabei länger wird. Mit den Oberschenkeln hakt er im Heckkorb, mit dem Oberkörper hängt er über dem Wasser. Mit aller Kraft versucht Janmaat die letzten Zentimeter Leine zu halten. Ein Bad bleibt im gerade noch erspart, sein lautstarkes Protestieren findet 5 Minuten vor 12 Gehör.

Karl-P. Nielsen

[1] SEGELN. Ein Wörterbuch für Landratten, Seebären und Badewannenkapitäne. Von H. Beard und R. McKie, deutsch von Dr. M. Funcke. Tomus- Verlag, München, 1983.

Ein Segeltörn auf der Ostsee – oder wie kommen wir von Heiligenhafen nach Stockholm

Die Anmeldung zum Segeltörn war schnell ausgefüllt – ein wenig Bürokratie muß schon sein. Ein Törn von Heiligenhafen nach Stockholm im Juli war ausgeschrieben. Wer wird mitfahren, mit welchem Schiff werden wir segeln, was werden wir sehen und wie wird das Wetter?

Die ersten Fragen wurden schon bei einem Törntreff im Mai besprochen: Mit der 13 m Ketsch „Siegfried“ wollten 11 Leute nach Stockholm. Nachdem die wichtigsten Dinge (Essen und Trinken) geklärt waren, konnte es eigentlich schon losgehen, leider mußten wir noch bis zum Juli warten. Zum vereinbarten Zeitpunkt lag das Schiff für uns in Heiligenhafen bereit – nicht klar zum Auslaufen. Mit vereinten Kräften schafften wir es aber innerhalb kürzester Zeit das Schiff aufzuklären – wir wollten schließlich segeln.

Die eingekaufte Verpflegung stapelte sich mit unserer Ausrüstung auf der Pier. „Davon brauchen wir sicher nur die Hälfte“ meinte einer, es ist nur die Frage welche Hälfte. Es war schon erstaunlich wie schnell alles unter Deck verstaut wurde.

Der erste Schlag ging hinüber nach Gedser. Wir fuhren in die Nacht hinein und bekamen einen Vorgeschmack auf den Jahrhundertsommer: Temperaturen wie im Mittelmeer und ziemlich wenig Wind. Nach einem unfreiwilligen Aufenthalt in Klintholm zur Reparatur der Elektrik ging es weiter nach Süd-Schweden und Christiansø, die zu den Erbseninseln gehört, einer kleinen Inselgruppe östlich von Bornholm mit nur 100 Einwohnern. Es gefiel uns dort so gut, daß wir einen ganzen Tag dort blieben und uns den Bauch mit „Krydder Sild“ vollschlugen. Krydder Sild sind süß-sauer eingelegte Fische, die natürlich nur auf Christiansø so gut schmecken.

Bei einem großen Schlag nach Kalmar versuchte sich unser Smut nachts im Kaffe-Kochen. Dabei verteilte sich der Kaffeesatz überraschender Weise auf dem Boden

der Messe. – Warum müssen Schiffe auch immer schaukeln? Am nächsten Morgen wurde vermutet, der Navigator hätte den Kurs nicht in der Seekarte abgesetzt, sondern aus dem Kaffeesatz gelesen.

Die schwedischen Schären an der Ostküste – unser eigentliches Ziel – wurden als nächstes erkundet. Nach ein paar sehr schönen Segeltagen in diesen geschützten Gewässern waren wir uns einig: „Hierher müßte man nochmal wieder herkommen – mit viel Zeit“. In den Schären gewässern war zeitweise ein Betrieb, wie an einem Sommerwochenende auf der Havel. Offenbar waren alle Schweden auf dem Wasser unterwegs.

Zum Abschluss des Törns bescherten uns die schwedischen Schären noch einen navigatorischen Leckerbissen: Eine Durchfahrt, die offensichtlich genau für die SY Siegfried zugeschnitten war. Es paßte jedenfalls nicht mehr viel dazwischen.

In Stockholm suchten wir uns einen Liegeplatz in der Nähe des Wasa-Museums und erkundeten noch einen Abend lang die Stadt. Am nächsten Tag hieß es Abschied nehmen, denn nach einem gründlichen Klar-Schiff ging es mit der Bahn zurück nach Hause. Die während der Rückfahrt meist diskutierte Frage war: „Wo und wann wollen wir denn im nächsten Jahr segeln“?

Klaus Müller

Schauspiel bieten, die Luxusyachtatmosphäre ist perfekt. Die Steinmännchen und Leuchthäuschen auf den kahlen Schären werden gewissenhaft abgehakt. Wir benutzen das Uddevallafahrwasser, um die Neukonstruktion der Brücke zu sehen, die 1980 von einem Dampfer gerammt und eingestürzt ist – die alte gefiel uns besser.

Wir entschließen uns für das westliche Udevallafahrwasser, eine enge und kurvenreiche Passage. Vor uns die Skåpesundbrücke. Reicht die Durchfahrts Höhe von 21m? Edzard überprüft die Masthöhe: Anzahl der Stagreiter \times Abstand + Freibord = 15 m, muß reichen – reicht! Die Abstände der Spieren werden größer, aber Achim navigiert uns sicher um die zahlreichen Untiefen herum. Hier können wir in der Dämmerung die Zuverlässigkeit der Richtfeuer prüfen. „Man muß nämlich immer im weißen Sektor bleiben, auch von achtern! Dann kann nichts passieren“, verkündet Heinz. Zwar sieht das alles sehr vertrauenserweckend aus, doch scheuen wir die Nachtfahrt in dem Untiefengewimmel und gehen in Käringön in den Hafen, wo wir gleich vom Zoll in Empfang genommen werden und uns nach wohlwollender Prüfung der Papiere bei einem Drink der Inselname übersetzt wird: Altweiberinsel. Die Männer wollen natürlich wissen, wo ist Flikkaön? Darüber schmolle ich erst einmal.

Freitag: Schlafanzugstart. Das Gewitter zog zum Glück schnell vorbei, aber es blieb bei einigen Regenschauern. Durch die vielen kahlen und fast unbewohnten Inselchen mit kleinen Hütten und Booten, vorbei an dem malerischen Fischerort Gullholmen und Lysekiel in den schmalen Slotenkanal. Wir können segeln und genießen die hübsche Landschaft mit seiner vielfältigen Vogelwelt. Hier bit es sogar zahlreiche Fischreier. Auf – – kommt gemächlich der Brückenwärter herbei und öffnet die Drehbrücke.

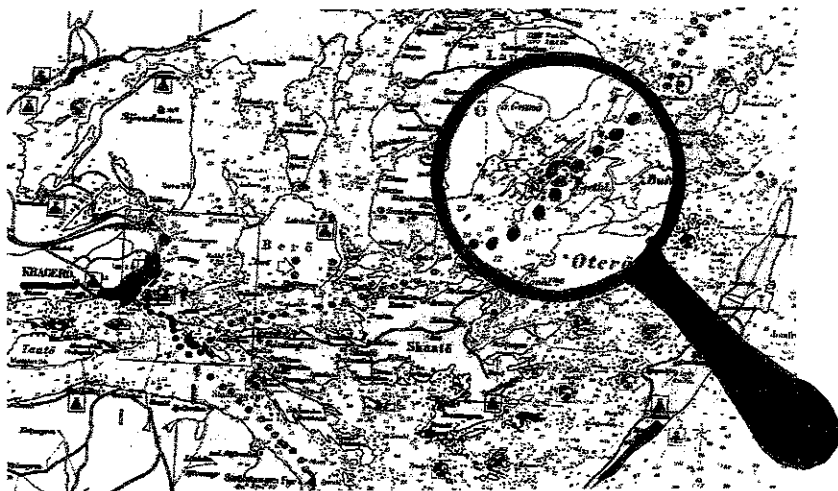
Die nächste schmale Durchfahrt ist der Hamburgsund, mit kleinen Siedlungen, die mit ihren bemalten Häuschen so freundlich aussehen, obwohl es fast keine Vegetation gibt. Die Sicht wird schlecht, weniger als 1sm, und wir müssen besonders genau steuern, denn schon kleine Fehler können auf den kurzen Kursen fatale Folgen haben. Ein Segler ist wohl unsicher, und hängt sich

an uns an. Die bewährte „Fährennavigation“ schafft letzte Klarheit über den Kurs nach Strömstadt, das wir am Abend erreichen. Halbzeit und Crewwechsel. Detlef begibt sich auf eine abenteuerlich lange Heimfahrt mit verschiedenen Zügen, und Gerhard kommt mit der neuesten Tageszeitung an Bord.

Wetterbericht: Sturmtief Doggerbank, morgen Skagerak und Südschweden. Eingeweht? Lange Diskussion – schaffen wir den Sprung über den Oslofjord, bevor es zu spät ist? Wir brechen auf. Bei schlechter Sicht haben wir Schwierigkeiten, die Leuchttürme auszumachen. Immer den wachsamen Blick auf das Wetter im Westen. Kurz vor dem Eingang zum Larvikfjord kriegt uns doch noch eine heftige Regenbö zu packen. Zum Reffen ist es zu spät, so werden in aller Eile die Segel geborgen und nach kurzer Zeit ist alles vorbei, klatschnaß machen wir in Stavern fest. Sonntag – Faultag. Endlich duschen, denn in den schwedischen Häfen hatten wir kein Glück. Landgang. Wir wandern zum kleinen Standbild des norwegischen Seehelden Wessel, über den wir schon einiges gelesen hatten und zur Spitze der Halbinsel, von der uns die gefährlichen und gefürchteten Rakkeböner, an denen sich dräunend die Wellen brechen, Respekt einflößen.

Montag. Für das Skagerak ist W 6-7 angesagt. Das zweite Reff wird eingebunden, Schwimmwesten, Lifebelts. Wir umschiffen die Rakkeböner und kriegen noch einmal einen ordentlichen Guß ab. An der Bake von Klokker – wirklich mit einer Glocke – verstecken wir uns im Schärenarten, und der Wind nimmt spürbar ab. Die Schären sind hier höher als in Schweden und bewaldet. Durch eine schmale Enge zwängen wir uns in die Passage zwischen Langø und Gumø. Hier ist das Wasser spiegelglatt, und wir motoren langsam durch den Fjord, der den Charakter eines Alpensees hat und erst im letzten Augenblick die Ausfahrt frei gibt. Bald darauf sind wir in Kragerø, gerade noch rechtzeitig, um vom Steinmann einen herrlichen Rundblick auf den kleinen Ort und den Archipel im Sonnenuntergang zu genießen. Edzard verspricht für morgen frische Brötchen!

Es gab Brötchen! Die Ausfahrt am nächsten Tag war gar nicht so einfach. Eine fehlende Spiere hatte uns ganz schön verwirrt. Ein Stückchen offenes Wasser, und wir



konnten wieder segeln. Hinter uns wird ein Kümo durch den Wellengang ordentlich gebeutelt. Als es uns überholt, sehen wir seine merkwürdige Fracht. Es schleppt lange Rohre hinter sich her, die aussehen wie die Schlange von Loch Ness. Die Ansteuerung von Risør gelingt trotz Kreuzens und weniger Landmarken dank gewissenhafter Karteneintragungen gut. Allerdings gibt es später Interpretationsschwierigkeiten in der Karte: Die Spieren auf der Karte sind so winzig und über allen prangt ein dickes Vogelschutzzeichen, also wird die Situation nach Sicht gemeistert. Der Wind fällt spitz ein, wir müssen motoren. Wir können uns nicht satt sehen an der hübschen Landschaft. Auf einer der kleinen Inselchen möchte man ein Ferienhäuschen mit einem Boot haben. In die Felsen sind markierte Ringe zum Festmachen eingelassen, aber wir können diese Ankerplätze mit unserem 2,5m Tiefgang leider nicht nutzen.

Unser Tagesziel ist Tvedestrand, ein kleines Fischerdorf tief am Ende eines Fjordes versteckt, das wirklich wie eine kleine weiße Perle in dem fast schwarzen Wald liegt. Geschützt in den Schären segeln wir am nächsten Tag und können sogar ein Sonnenbad nehmen. Bei Kalvø passieren wir die schmalste Durchfahrt unserer Reise, vielleicht zwei Schiffslängen breit. Vor uns wimmelt es von Spieren und Türmchen, aber wir lassen uns nicht verwirren und filtern nur das Nächstliegende heraus. Durch die große Hängebrücke kommen wir an Arendal vorbei, das malerisch – oder fotogen – in der Sonne liegt. Im Hafen von Grimstad werden wir Zuschauer einer kleinen Regatta. Die kleinen Kerle in ihren Optimisten nehmen es noch nicht so genau und verschaffen sich durch Abschubsen Vorteile. Bei den Europeseglern staunen auch die Regattasegler unter uns über die Trapezwende aus dem Stand.

Der letzte Segeltag ist angebrochen. Wir machen uns auf den Weg nach Hirtshals, um das Schiff zu übergeben. Wetterbericht: Skagerak NW-W 5. Das letzte Mal fizzle wir uns durch das enge Spierenfeld und finden im Skagerak ausreichenden Segelwind. Vor Dänemarkklavieren wir uns durch den regen Schiffssverkehr, und auf Kanal 16 können wir mithören, wie sich die Skipper mit recht deutlichen Flüchen ihre Vorfahrt verschaffen.

Die gesuchte Tonne vor Hirtshals wird früher als erwartet ausgemacht und entpuppt sich als Leuchtreklame. Detlef hätte gesagt „wart's doch ab, wir kommen schon früh genug ran“. Die Liegeplatzsuche ist fast aussichtslos, aber schließlich manövrieren Achim und Edzard uns in eine maßgeschneiderte „Parklücke“.

So. Das war's. Hoffentlich war Euch die Beschreibung nicht zu lang. Und wenn Ihr noch nicht in den Schären ward, plant es doch für Euren nächsten Törn, es lohnt sich! Und am besten in der Nachsaison, da gibt es keine Liegeplatzprobleme, keine Touristen, allerdings auch selten Bier in einer Hafenkneipe. Die Handbücher „Rund Schweden“ und „Die Küste Südnorwegens“ sind unentbehrlich, letzteres ersetzt das Hafenhandbuch, und mit den schwedischen und norwegischen Sportbootkarten kann man sehr gut navigieren, aber vergeßt die Lupe nicht!

Eva Frommbach

Auf dem ersten Törn nach Bornholm

Der Wind wehte manchmal ein bißchen von der falschen Seite, sodaß wir unsere Skipper scherzhaft „Gegenwindstrategen“ nannten, aber es hielt uns auf dem ersten Törn (der mit den zwei parallel laufenden Schiffen „Bijou“ und „Candida“, beide Jouët 37) nicht davon ab, nach Bornholm zu segeln.

Einmal rund um die Insel hat sich wirklich gelohnt. Am schönsten war der Abstecher nach Christiansø, wo wir auch prompt einen Badetag einlegten. Von den Fischern erstanden wir 15 taurische Kabeljaue. Ein romantisches Lagerfeuer mit gebratenem Fisch wurde uns zwar vom Kommandanten der kleinen Insel verboten, aber wozu hatten wir schließlich unseren Backofen an Bord.

Segeln und frische Seeluft machen ja Appetit, was in dem bekannten Spruch: „Ein Segler (fr)ißt, was ihm übers Vordeck läuft“ schon festgelegt ist. Unsere Köche gaben jedenfalls ihr Bestes, um den unglaublichen Hunger der Mannschaften zu stillen. Auch das Bier und der Wein sorgten für gemütliche Abende.

Am Anfang der Reise waren wir noch bunt zusammengewürfelt, aber bereits in den ersten Tagen hatte jeder sein Aufgabenfeld übernommen und stellte sein Können, seinen Charme und seine Arbeitskraft allen zur Verfügung. Ganz besonders fanden sich Kalle und Jürgen. Sie brachten mit vereinten Kräften die Bordelektronik wieder in Gang. Sie waren so eifrig, daß sie sogar den Mast umlegen wollten, nur der Skipper war entschieden dagegen. Kalle munterte außerdem so manches Mal die Leute mit seinen unglaublichen treffenden Bemerkungen wieder auf und hatte auch bald seinen Spitznamen weg: „Kalauer Kalle“.

Über unser Schwesterschiff „Candida“ können wir nicht so viele Einzelheiten berichten, da wir uns nur abends im Hafen gesehen oder über unsere Minifunkgeräte gequasselt hatten.

Daß beim Segeln auch einmal kleine Unfälle vorkommen,

wollen wir nicht verheimlichen. Nun manchmal erwischt es einem auch im Schlaf, wie den Armin, der so intensiv träumte, daß er sich den Arm auskugelte. In Gudjem wurde er verarztet. Auf dem zweiten Törn erwischte es Klaus, er verstauchte sich beim Segelbergen den Fuß. Das war allerdings auch ein teuflisches Wetter. Die Ausläufer des Sturmes bei Irland tobten über unsere Reiseroute. Die Wettervorhersage von Kiel-Radio wurde von Rasmus etwas durcheinandergebracht. Hinterher, als wir sicher im Hafen von Anholt lagen, waren wir aber stolz auf unsere Leistung, die Strecke Kopenhagen-Anholt in zehn Stunden geschafft zu haben. Bei normalem Wetter hätten wir eineinhalb Tage gebraucht. Na ja, der Wind hatte uns ja auch geholfen und das Schiff fast zum Gleiten gebracht.

Übrigens empfiehlt es sich, keine Seekrankheitsspillen zu schlucken. Bis auf die, die sie genommen hatten, blieben alle Leute vorm Schlechtwerden verschont. Langsam festigten sich die Seebeine.

Auf dem ersten Törn traten sieben Leute zur praktischen BR-Schein Prüfung an, sie bestanden alle. Beim Mann-über-Bord-Manöver wäre der improvisierte Mann zwar einige Male noch untergegangen, aber die Hauptsache war, daß der Prüfer von unseren seglerischen Fähigkeiten überzeugt war.

Ein kräftiger Pharisäer (viel Rum, wenig Kaffee, sowie Zucker und Schlagsahne) tat am Prüfungstag sein übriges.

Zur Information wollen wir an dieser Stelle auch noch einmal sagen, daß dieser Bericht einen kurzen Auszug aus den Erlebnissen von drei Mannschaften wiedergibt. Jede dieser Mannschaften hat die Reise mit ihren Fähigkeiten und Eigenarten gestaltet. Mit Sicherheit können wir jedoch sagen, alle Teilnehmer haben viel Spaß gehabt und würden wieder so etwas mitmachen. *Birgit Lenz*

Einmal rund Jylland

„Brrrrr.....“, irgendwo in dem dunklen Schiff rasselt unaufhörlich ein blöder Wecker. Macht denn niemand diesem Gerassel ein Ende? Doch niemand trollt sich aus seiner Koje. Endlich gibt der Polterer seinen Geist von allein auf. Bis auf das Gluckern des Schwellwassers an der Bordwand ist wieder kein Geräusch im Innern unseres Schiffes zu hören.

„Stauwasser“, murmelt jemand aus seiner Koje. Ach ja, richtig – vor vier Stunden, bevor wir alle in die Kojen gekrochen sind, haben wir noch beschlossen, zur nächsten Hochwasserzeit abzulegen – und irgend jemand hat doch dann tatsächlich auch diesen blöden Wecker auf 0424 gestellt. Bald wird der Strom kentern.

Wenig später tapsen die beiden Ulis der Steuerbordwache schlaftrunken durchs und übers Schiff und bereiten das Ablegen vor, während wir anderen uns noch einmal in unseren Kojen umdrehen. Doch mit der Ruhe ist's vorbei, als die beiden den Schiffsdiesel starten, das Schiff aus der Box manövrieren und aus dem Hafentank in den Strom steuern.

So kriechen wir anderen vier auch aus unseren Kojen, um einen Blick aus der Niedergangsluke auf die zurückbleibenden Lichter von Cuxhaven und voraus elbabwärts auf den Strom zu werfen. Der Schiffsverkehr ist an diesem beginnenden Septembermorgen mäßig. Linus holt mit den ersten Sonnenstrahlen seine Klarinette an Deck, und zum Frühstück gibt es warmes, aufgebackenes Brot, Marmelade und Käse, Joghurt, Eier und heißen Kaffee.

Der Strom schiebt kräftig mit, und wir laufen fast 9 kn über Grund – der Nordsee entgegen.

Drei Tage sind wir sechs Berliner vom VdHSSB nun schon unterwegs mit unserem 11m langen Charterschiff „SY Baluttika“. Sorgfältig haben wir unsere 14tägige Seereise vorbereitet. Sie soll uns von Heiligenhafen, über Kiel-Kanal, durch die Nordsee und durch den westlichen Teil des Limfjorden zur zweitgrößten dänischen Stadt, Ålborg, führen. Durch den östlichen Teil des Limfjorden,

durch das Kattegat und den Lille Bælt soll es dann zurück nach Heiligenhafen gehen.

Uff!

Da haben wir uns doch ganz schön etwas vorgenommen. Unser Plan erfordert von uns anstrengendes Segeln rund um die Uhr – doch wir wollen es ja so. Vier Reservetage für schlechtes Wetter und ähnlich Unvorhergesehenes sind eingeplant – auch eine mögliche Umkehr.

Und das haben wir schon bekommen:

Sicherheitsmanöver, eine scheußliche Westwindnacht vor Anker mit eingeklemtem Ruderquadranten, Wellereiten unter Spinnaker Richtung Kiel, eine flotte Kanalfahrt nach Brunsbüttel und ein beschauliches Stromsegeln nach Cuxhaven, währenddessen die Funkerin von Elbe-Weser-Radio mit den vielen Telefongesprächen nach Berlin genervt worden ist.

Und jetzt liegt die Nordsee vor uns.

„Nordsee ist Mordsee“, geistert es in vielen Köpfen. Das klingt respektgebietend. Heute enttäuscht uns jedoch die See. Wie bleiern liegt sie vor uns, und kein Lufthauch ist zu spüren. Ab Feuerschiff Elbe I ist Helgoland gut auszumachen.

Endlich Wind.

„WNW 6, abnehmend und rückdrehend, später, beim Durchzug einer noch bei Island liegenden Zyklone, wieder rechteckig auf NW 6-7“, prognostiziert der Meteorologe des Helgoländer Wetteramtes am Nachmittag des nächsten Tages. Günstige Winde also nach Thyborøn am westlichen Eingang des Limfjorden. Die eingeplanten Reservetage für's Gegenankreuzen heben wir uns auf.

Doch zuerst einmal steht WNW 6 vierkant auf die Nordweststeuerung zwischen der roten Haupt- und der Düneninsel von Helgoland – und der Gezeitenstrom mit rund 1 kn genau gegen an. Der Schiffer weiß was kommen wird und grinst, aber die Crew hat sich als zäh, das Schiff als sicher und stabil und der Diesel sich bereits als stark genug erwiesen.

Eineinhalb Stunden dauert der Tanz gegen die steile, hochgehende und kurze See für die knapp 3sm lange Passage über die Gründe der Nordweststeuerung. Mit

rauschender Fahrt geht's nach dem Segelsetzen dann nordwärts.

Für die Nacht stecken wir noch ein Reff ein, da die Bowdenzüge wieder vom Ruderquadranten gesprungen sind und wir mit der Notpinne steuern. Die Bordroutine spielt sich ein. Der Schiffer pennt in seiner Kojе. Die Mittelwache mit den beiden Wolfgangs übernimmt die erste Seewache. Am Morgen des nächsten Tages bestätigen uns die Funkstandlinie vom RC Blåvands Huk und die Höhenstandlinie der Sonne, daß unsere Annahmen und Berechnungen über die Stromversetzung richtig sind.

Pfui.

Unangenehmer Fischgestank in Thyborøn und der steife NW treiben uns schnell in den westlichen Teil des Limfjorden. Hier lernen wir ein Segelrevier kennen, wie Segler es sich erträumen: Sonnenschein, frischer Wind, viele Inseln, verträumte Städtchen, wenige Segel und viele geschützte Ankerbuchten.

Funken sprühen und das feuchte Holz des Lagerfeuers knistert. Wir feiern unser Bergfest an einem einsamen Strand. Die Stimmung variiert vom andächtigen Schweigen bis zur engagierten Rede. Erst spät in dieser Nacht setzen wir mit dem überladenen Beiboot zurück zum Schiff.

Am Tag wird Ålborg unsicher gemacht, und um 21-00 Uhr legen wir ab. An diesem Tag öffnet der Brückenwärter zum letzten Mal die beiden großen Brücken der Stadt – nur für uns, das hat Wolfgang (der 1.) mit ihm so abgesprochen.

Wieder beginnt sich die Bordroutine einzuspielen: Wache gehen, schlafen, essen und Freiwache. Unser Ziel ist Bogense auf Fünen. Zweieinhalb Tage später laufen wir am frühen Morgen unter Segel in Bogense ein. Am Motor sind die beiden Kraftstofffilter verstopft.

„Nichts geht mehr“,

Uli (der 1.) kapituliert beim vierten Gang des Anretning, dem traditionellen Schlemmergericht im letzten dänischen Hafen eines Törn. Schon während der Reperatur haben wir von heißen Duschen und vom Anretning geträumt. Uli (der 2.) hat gleich nach dem Festmachen im Hotel „6 große Anretning mit 5 Gängen“ bestellt.

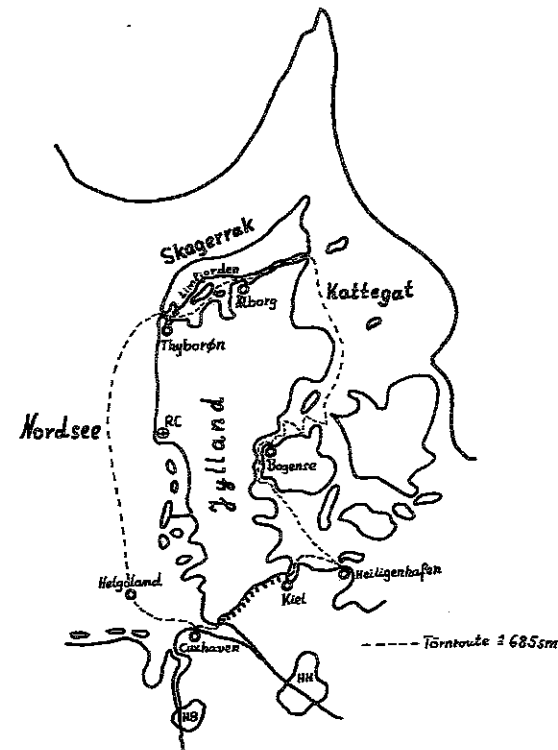
Der nächste Tag sieht uns am Abend bei zunehmend dunstigem Wetter im Lille Bælt. Ab Middelfahrt beginnt die Waschküche. Eine lange Nacht beginnt.

„Tuuuuut“, Instrumente bläst Linus für sein Leben gern – doch alle 2 Minuten ins Nebelhorn, das nervt bald. Wir gehen mit der Fahrt herunter. Konzentriert gehen wir Ruder, halten verstärkt Ausguck, berechnen die Lotreihen und die Versetzungen, haken die passierten Tonnen auf der Karte ab, setzen günstige Kurse ab, ermitteln den Korrekturfaktor für die Logge, geben Sécurité-Meldungen ab – und kochen Brühe zum Warmhalten.

Frühmorgens lichtet sich der Nebel etwas. Wir können wieder normale Wache gehen. Am späten Nachmittag haben wir Heiligenhafen voraus.

Die Erinnerung an diesen Törn wird bleiben.

Christian H. Seefeldt



Fjorde und Schären (Seile i Vestlandet)

Bei Sonnenschein und leichtem Wind schob sich das Fährschiff „MS Bolero“ durch den Schären Gürtel nach Stavanger. Wir fünf waren um Mitternacht mit vollgepacktem Auto in Hirtshals an Bord gegangen. Nun stehen wir angespannt an Deck und bestaunen die neuartige Landschaft, während die Fähre sich Stavanger nähert. Da liegt an Backbord eine riesige Bohrinself auf der viele Menschen am weiterbauen sind, während an Steuerbord eine verträumte, felsige Küste mit bunten Holzhäusern vorüberzieht.

Nach dem Verlassen der Fähre und Passieren der Zollkontrolle gingen drei von uns mit einer vorbereiteten Liste einkaufen und zwei begannen die Suche mit dem Auto nach dem Charterschiff, eine Hero 101. Keiner von uns kannte den Bootstyp und ein Bild hatten wir auch nicht, da es ein Ersatzschiff für die eigentlich gecharterte C34 war. Trotz einer guten Beschreibung des Liegeplatzes fanden wir uns zwischen den vielen Anlegestellen der kleineren Autofähren erst langsam zurecht und schließlich auch unser Schiff. Es hatte einen schwarzen Rumpf mit roten und gelben Streifen, Teakdeck und Radsteuerung und machte einen guten, schnellen Eindruck.

Nachdem wir das Gepäck aus dem Auto an Bord geschafft hatten, mußte unsere Restcrew vom Einkaufen abgeholt werden. Dann wurde gestaut und alles überprüft. Der Vercharterer kam noch einmal zur offiziellen Übergabe mit einigen neuen Karten. Bei einem deutschen Bier bekamen wir noch einige Ratschläge. Dann machten wir uns noch am Nachmittag auf den Wege, um den unruhigen Liegeplatz in Stavanger mit der Ruhe der norwegischen Fjorde zu vertauschen. Unser Ziel war es in vierzehn Tagen wieder in Stavanger zu sein. Dabei planten wir Bergen als nördlichsten Punkt der Reise und wollten auch ein Stück in den Hardangerfjord segeln.

Nach der ersten Nacht an einer kleinen Pier einer Schäreninsel setzten wir Segel, um durch das Innenfahrwasser Haugesund zu erreichen. Doch gegen Mittag zwang uns

eine schnell aufziehende Nebelwand in einer Bucht zu ankern. Nach einer guten Coffeetime war der Nebel wieder verschwunden, und wir segelten weiter in den Karmund, den wir aufkreuzen mußten, so daß wir abends in Køpervik festmachten. Die Bezeichnung des Fahrwassers und der Untiefen ist gut, wenn man sich an die etwas ungewöhnlichen Seezeichen gewöhnt hat. Dazu waren die norwegischen Sportbootkarten, einzeln in Klarsichttaschen in einem A2 Ringbuch, eine gute Hilfe an Deck.

Der nächste Tag begann mit Motoren aus dem Hafen, wobei die elektrische Bilgepumpe lenzte. Als die Segel im Sund dann das Boot krängten, kam Wasser aus den Bodenbrettfugen. Das mußte überprüft werden. Also zurück in den Hafen, Tisch abbauen und Bodenbretter raus. Kurz vor Mittag war alles klar. Die Lenzpumpe in der kleinen Bilge des Flossenkielansatzes hatte eifrig gelenzt, aber der Schlauch hatte keinen Anschluß außenbords. Wir hatten das Duschwasser unserer Vorgänger in die flachen Rumpfregeionen gepumpt, wo es bei wenig Krängung unter den Bodenbrettern vorschaute. Alles wieder zusammenbauen und den Schlauch der Pumpe, der bis in die Toilette reichte, einsatzbereit am Mast stauen. Das Lenzen klappte seitdem wunderbar.

Kurz vor Haugesund plötzlich wieder dichter Nebel mit einer Sichtweite von weniger als 50m in einem ca. 80m breitem Sund. Also Segel runter, Maschine an und langsam voraus hart am östlichen Ufer. Zwei Pricken mußten hier gefunden werden, was auch gelang. Kurz vor dem Einlaufen in den Hafen war der Nebel wieder verschwunden. Nach dem Festmachen Einkaufen bzw. Schiff klarieren. Während des Nachmittages und des frühen Abends zogen immer wieder dicke Nebelbänke von See durch den Hafen.

Am nächsten Morgen ging es weiter nach Norden bei Sonnenschein und NW3. Endlich kein Kreuzen, dafür aber das einzige freie Stück zur Nordsee. Über Siggjvaag und Ulstell Marina erreichten wir zwei Tage später Bergen bei dem schon legendärem Dauerregen. An der Brygge im Vaagen liegt man zwar unruhig, dafür aber zentral. Der Abend brachte eine kulinarische Köstlichkeit: Blaubeerpfannkuchen satt, da wir am Abend vorher ca. 2kg Blaubeeren auf einer kleinen Schäre pflücken konnten, aber nicht genug Mehl an Bord hatten. Der

nächste Tag brachte wieder Sonnenschein und wurde dem Sightseeing gewidmet. Erst um 16 Uhr verließen wir den unruhigen Liegeplatz in der schönen Stadt, um uns südlich eine kleine Bucht zu suchen, wo wir die Ruhe und Schönheit Norwegens genießen konnten.

Das nächste Ziel war der Hardangerfjord, für den drei bis vier Tage frei waren. Durch einen schmalen Sund kamen wir an der engsten Stelle (ca. 25 m) nur mit losen Schoten und Maschine hindurch, da er von hohen Ufern begrenzt wurde. Doch nach wenigen Minuten kriegten wir unseren Schiebewind wieder zu fassen. Der Wirbel war vorbei.

Über Husavaag, wo wir an der Pier einer großen Rettungsbootfabrik festmachen durften und in den Schären eine ganze Pütz voll Miesmuscheln ernteten, gelangten wir nach Sundal.

Vom äußeren Teil des Hardangerfjordes waren wir in den Maurangerfjord eingelaufen und hatten unseren ersten großen Wasserfall bewundern können. Von den Bergspitzen am Horizont blitzten weiße Gletscher im Sonnenlicht.

Sundal besitzt eine alte Holzpier, an der wir festmachten. Der Ort besteht aus 8 Häusern, davon ein Landhandel, wo wir alles Notwendige, außer Alkohol und Bier, kaufen konnten. Der nächste Tag war dem Wandern gewidmet, da das Handbuch einen Gletscherbesuch versprach.

So ging es im Ölzeug bergauf, da es neblig war und leicht regnete. Nach gut zwei Stunden Fußweg erreichten wir den grünen Gletschersee mit mehreren schmalen Wasserfällen und genossen den herrlichen Blick auf den Bondhusbreen, einem Nebengletscher des über dem Gebirge liegendem Folgefjonn, wenn der nicht durch Nebel, Wolken oder Dunst verdeckt war. Wir waren in einer anderen Welt. Nach einer weiteren Stunde abenteuerlicher Wanderei sahen wir ein, daß der Gletscher mit unserer Ausrüstung nicht erreichbar war. So mußten die Zivilisationsgeschädigten Touristen umkehren. Aber trotzdem waren wir reicher an einem eindrucksvollem Naturschauspiel.

Nachdem wir uns im Landhandel von Sundal wieder neu versorgt hatten, ging es wieder hinaus aus den Fjorden. Über Husnes und Hagesund ging es zurück in die Insel-

und Fjordwelt der Ryfylkefjordane. Eine schmale Durchfahrt von 8 m Breite mit einer 15 m hohen Brücke und einem Kabel, das nicht in der Karte stand, haben wir trotz Gegenstrom unter Maschine gemeistert. Allerdings waren wir so angespannt, daß davon kein Foto existiert, sondern erst nach 100 m.

Nach zwei erholsamen, ruhigen Tagen haben wir wieder Stavanger erreicht. Am frühen Nachmittag konnten wir uns im Vaagen verabschieden, denn drei mußten zurück nach Berlin und „MS Bolero“ läuft abends aus und ihr Auto wartete in Hirtshals.

Zu zweit verholten wir „Black Out“, so hieß unser Boot, in den Yachtclub von Stavanger, wo wir bedeutend ruhiger lagen, als in den anderen Häfen.

Am nächsten Morgen, es war Sonntag der 21. 8. 83, liefen wir noch zu zweit aus, Richtung Nord. Nach einem schönem Segeltag bei NW3 unter Genua I standen wir gegen 16-30 Uhr plötzlich in einer Flaute, spiegelglattes Wasser rundherum. Nach ca. 30 Minuten nahmen wir den Motor für die letzten 6 sm bis Nedstrand zu Hilfe.

Morgens wurde noch das notwendigste an Verpflegung gekauft, dann ging es gezwungenermaßen los, da beide Fähren im Hafen waren und wir den Platz der einen belegten. Hier muß die Ruhe und Freundlichkeit der Norweger betont werden, denn die Fähre wartete geduldig bis wir ablegten. Wir hörten kein böses Wort, sondern grüßten uns freundlich: „Sorry Captain“. Die Flaute zwang uns zum Motoren in den Sandfjord, der sich im Zick-Zack gegen Nordost erstreckt und sogar von großen Seeschiffen befahren wird. Beeindruckend, wenn plötzlich ein kleiner rotbemützter Leuchtturm auftaucht, ein Huk überraschend auswandert oder unerwartet ein kleiner Bauernhof in einem Tal zwischen den Felsen auftaucht.

In Sand gibt es eine neue Holzpier, an der wir außen festmachten. Die Autofähre störte uns aber beim Ab- oder Anlegen durch ihren Schwell.

Nachdem wir am nächsten Tag den Sandfjord unter Maschine verlassen hatten, konnten wir wieder Segel setzen und neue Schären besuchen. In Hiddlesund haben wir einen Tag vor Anker gefaulenzt und in Steinesvaag haben wir Diesel gebunkert. Dann war auch diese

Woche schon wieder vorüber. Freitagabend waren wir wieder in Stavanger und machten klar Schiff. Samstags Schiffsübergabe und Autobeladen, zu Ende war der Törn.

In drei Wochen waren wir gemütlich ca. 500 sm in Norwegen gesegelt. Der Motor war 30 Stunden in Betrieb, vor allem für Hafenmanöver, bei Flaute im Sandfjord und bei engen Durchfahrten. Drei Wochen Norwegen und nur 2 Tage Regen, das war ein August, den selbst Norweger heute noch loben. Ja, man müßte vielleicht ... Lofoten ... 6-8 Wochen ... oder Nordkap? *Klaus Peter Banze*

Das Jubiläumsrätsel

Aus Anlaß des Jahrestages der Vereinsgründung der VdHSSB verlassen wir genau neun Jahre nach dem Gründungsdatum gegen 05-00 Uhr den Steg und segeln mit wenigen Schlägen aus der Bucht hinaus. Der angesagte leichte West-Nord-West zeigt sich hier aufgrund der hohen Ufer allerdings wechselhaft und umlaufend. Wir haben unserer kuttergetakelten 12-m-Yacht mit Schoten und Backstagen reichlich zu tun.

Am Ausgang der Bucht passieren wir eine rote Tonne. Der Ausguck meldet dem Navigator als Aufschrift eine 5. Von nun an wird am Kompaß 253° gesteuert. In der einsetzenden Morgendämmerung können wir allmählich an den Ufern die sanften Hänge mit den typischen Kiefernwäldern erkennen. Die Ufer treten langsam zurück, während wir eine Schifffahrtsstraße queren. An Steuerbord beobachten wir zwei Torfeuer, welche die Einfahrt der Schifffahrtsstraße in eine Engstelle begrenzen.

Bald darauf wünscht der Navigator zwei Peilungen, um einen genauen Ort zu erhalten. Um 06-05-33 GLZ erhalten wir unseren ersten wahren Ort durch zwei Peilungen. Das östliche (feste grüne) der beiden Torfeuer peilen wir am Kompaß in 054°. Als zweites Peilobjekt wird ein Festfeuer rot gewählt. Dieses Feuer wird von einem mächtigen roten Backsteinturm getragen. Die Peilung zu dem immerhin 56 Meter hohen, nachts angestrahlten Turm ergibt am Kompaß 172°. Wir haben eine Mißweisung von 001° West zu berücksichtigen; die Deviation beträgt laut Protokoll der Magnetkompaßkompensation auf allen Kursen 000°. Der Navigator stellt die Logge auf Null und weist den Rudergänger an, 186° am Kompaß zu steuern.

Mit einer leichten Backstagsbrise gleitet unser Schiff mit 3 kn dahin, und in der Crew breitet sich Frühstücksstimmung aus. Zwischen zwei Brötchen haben wir den Backsteinturm endlich querab und der Navigator entschließt sich, eine Versegelungspeilung durchzuführen. Nach 37 Minuten – das Frühstück ist inzwischen beendet – peilt er den Turm am Kompaß in 030°. Ein grünes Leuchtfeuer mit der Kennung Blz. 2 s. ist jetzt Bb querab und bestätigt unsere exakte Navigation.

Sowie der Backsteinturm und das grüne Leuchtfeuer in Deckpeilung kommen, wird der Kurs auf einen Turm mit der Kennung Fkl. w. abgesetzt. Dieser Turm peilt am Kompaß 219°. Um von einer Untiefe gut frei zu bleiben, läßt unser Navigator jedoch noch 005° höher an den Wind gehen.

Es kommt ein weiteres grünes LF (Kennung Gl. 2 s.) in Sicht, welches wir vorschriftsmäßig an Backbord lassen. Etwas später gewähren wir einer Fähre mit Kurs NW Wegerecht, obwohl wir uns auf der Schifffahrtstraße befinden; dazu fallen wir kurz ab. Unmittelbar danach wird der Standort genommen. Eine Dorfkirche peilt am Kompaß in 326° und der Turm mit der Funkelkennung am Kompaß in 215°. Von diesem Ort aus fahren wir noch 3,4 sm nach Sicht zu unserem Ziel, welches 1,8 Breitenminuten südlicher und 2,4 sm westlicher gelegen ist. Es handelt sich um eine beflaggte Stahlbrücke. Obgleich wenig befahren ist sie doch ein häufig besuchtes Ausflugsziel wegen der nahegelegenen Uferpromenade mit ihren historischen Bauten. Wir müssen über Stag gehen, da die Durchfahrtshöhe für unser Schiff nicht ausreicht.

Und hier ein paar Fragen zum Jubi-Törn:

- 1) Gebe den ersten wahren Ort nach Länge und Breite an!
- 2) Wann wurde der Backsteinturm erbaut, der sich 3148,76 sm vom Äquator entfernt befindet?
- 3) Wie viele Seemeilen sind wir vom ersten wahren Ort bis zur Brücke gesegelt?
- 4) Wie heißt diese Brücke?

Zusatzfrage (wird getrennt bewertet und getrennt belohnt):

An unserem ersten wahren Ort wurde zu Übungszwecken ein Stern geschossen: Die abgelesene Höhe ergibt für den RASALHAGUE 50°02,8' bei einer Augeshöhe von zwei Metern.

- 1) Wie groß ist die Indexberichtigung des benutzten Sextanten und auf welchem Teil des Limbus' wird sie abgelesen?
- 2) Wie groß ist die größte meßbare Höhe des Sternes an diesem Tag und diesem Ort? (Gesucht ist der rechnerische Wert für 0 m Augenhöhe).

Anmerkung: Zur Lösung der Aufgaben sind weder Taschenrechner noch H.O.-Tafeln notwendig: Die benötigten Auszüge aus dem Nautischen Jahrbuch findet Ihr am Schluß.

Was ist zu tun?

Die Fragen beantworten und an die VdHSSB, z.H. Joachim Saudhof, Ebersstr. 20, 1000 Berlin 62 schicken. Ein-sendeschiuß ist der 1. 9. 84 (Datum des Poststempels).

Unter den Einsendern mit vollständig richtigen Antworten zum ersten Fragenkomplex werden 10 Flaschen Kujambel-Wasser „VdHSSB Spezial“ verlost. Unabhängig von der Richtigkeit der Antworten zum ersten Fragenkomplex werden unter den Einsendern vollständig richtiger Antworten zum Zusatzfragenkomplex ein Fläschchen mit fünf bis sieben Sternen verlost.

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Die Preisverteilung findet am 25.10.1984 um 19-00 auf dem Infoabend des VdHSSB statt. Die Namen der Gewinner werden außerdem in einem VdHSSB-Rundschreiben veröffentlicht.

Vorstandsmitglieder der VdHSSB, deren Familienangehörigen und die Autoren dieses Rätsels sind von der Teilnahme ausgeschlossen.

Als Rechtfertigung der diesjährigen Prüfungsbilanz erwarten wir mindestens 40 richtige Antworten der Fragen und 4 richtige Antworten der Zusatzfragen.

91 UTI	SONNE r = 16,0'		MOND Alter 17,3 d				FRÜHLP.		FIXSTERNE		
	Grw.Stw.	Abw.	Grw.Stw.	Unt.	Abw.	Unt.	Grw.Stw.	Nr.	Sternwinkel	Abw.	
0	178 57,3	N 4 14,1	319 10,7	11,5	S 15 08,0	10,6	188 47,2	3	353 38,8	S 42 24,0	
1	193 57,5	4 15,1	333 41,2	11,4	S 15 18,6	10,5	203 49,7	8	335 44,4	S 57 19,5	
2	208 57,7	4 16,0	348 11,6	11,4	S 15 29,1	10,4	218 52,1	13	313 14,6	N 40 53,5	
3	223 57,9	4 17,0	2 42,0	11,4	S 15 39,5	10,3	233 54,6	14	309 14,0	N 49 48,2	
4	238 58,1	4 18,0	17 12,4	11,4	S 15 49,8	10,2	248 57,1	15	303 23,3	N 24 03,2	
5	253 58,3	N 4 18,9	31 42,8	11,4	S 16 00,0	10,2	263 59,5	16	291 16,1	N 16 28,5	
6	268 58,5	4 19,9	46 13,2	11,4	S 16 10,2	10,0	279 02,0	17	281 34,4	S 8 13,4	
7	283 58,6	4 20,9	60 43,6	11,4	S 16 20,2	9,9	294 04,5	18	281 08,8	N 45 59,0	
8	298 58,8	4 21,8	75 14,0	11,3	S 16 30,1	9,9	309 06,9	19	278 56,9	N 6 20,0	
9	313 59,0	4 22,8	89 44,3	11,3	S 16 40,0	9,7	324 09,4	24	271 26,4	N 7 24,2	
10	328 59,2	N 4 23,8	104 14,6	11,3	S 16 49,7	9,7	339 11,8	25	270 26,0	N 44 57,0	
11	343 59,4	4 24,7	118 44,9	11,3	S 16 59,4	9,6	354 14,3	27	264 06,5	S 52 41,5	
12	358 59,6	4 25,7	133 15,2	11,3	S 17 09,0	9,4	9 16,8	28	260 49,2	N 16 24,9	
13	13 59,8	4 26,7	147 45,5	11,2	S 17 18,4	9,4	24 19,2	29	258 54,1	S 16 41,8	
14	29 00,0	4 27,6	162 15,7	11,3	S 17 27,8	9,3	39 21,7	30	255 30,7	S 28 57,1	
15	44 00,1	N 4 28,6	176 46,0	11,2	S 17 37,1	9,2	54 24,2	32	246 37,3	N 31 55,7	
16	59 00,3	4 29,6	191 16,2	11,2	S 17 46,3	9,1	69 26,6	33	245 23,8	N 5 16,1	
17	74 00,5	4 30,5	205 46,4	11,2	S 17 55,4	8,9	84 29,1	34	243 55,9	N 28 04,1	
18	89 00,7	4 31,5	220 16,6	11,2	S 18 04,3	8,9	99 31,6	35	234 27,3	S 59 27,0	
19	104 00,9	4 32,5	234 46,8	11,2	S 18 13,2	8,8	114 34,0	37	221 44,2	S 69 39,1	
20	119 01,1	N 4 33,4	249 17,0	11,1	S 18 22,0	8,7	129 36,5	38	218 18,6	S 8 35,2	
21	134 01,3	4 34,4	263 47,1	11,1	S 18 30,7	8,6	144 39,0	39	208 07,8	N 12 03,0	
22	149 01,5	4 35,3	278 17,2	11,1	S 18 39,3	8,4	159 41,4	41	194 19,2	N 61 50,7	
23	164 01,6	4 36,3	292 47,3	11,1	S 18 47,7	8,4	174 43,9	42	182 56,9	N 14 40,0	
							43	173 34,8	S 63 00,4		
T 12.04		Unt. 1,0'	T 2.49		UTI 4	12 20	T 11.23				
						HP 56,7'	56,4'	56,2'			

91 UTI	VENUS		MARS		JUPITER		SATURN	
	Grw.Stw.	Abw.	Grw.Stw.	Abw.	Grw.Stw.	Abw.	Grw.Stw.	Abw.
0	146 17,3	N 17 02,0	164 02,5	N 10 02,3	299 19,7	S 21 10,6	337 23,2	S 9 49,7
1	161 16,8	17 03,0	179 03,2	10 03,0	314 22,2	21 10,6	352 25,8	9 49,7
2	176 16,3	17 04,0	194 03,9	10 03,7	329 24,7	21 10,6	7 28,5	9 49,6
3	191 15,8	17 05,0	209 04,6	10 04,4	344 27,2	21 10,6	22 31,1	9 49,6
4	206 15,3	17 06,0	224 05,3	10 05,1	359 29,7	21 10,6	37 33,7	9 49,5
5	221 14,8	N 17 07,0	239 06,0	N 10 05,8	14 32,2	S 21 10,6	52 36,3	S 9 49,4
6	236 14,3	17 08,0	254 06,7	10 06,5	29 34,7	21 10,6	67 39,0	9 49,4
7	251 13,9	17 09,0	269 07,4	10 07,2	44 37,2	21 10,6	82 41,6	9 49,3
8	266 13,4	17 10,0	284 08,1	10 07,9	59 39,7	21 10,5	97 44,2	9 49,3
9	281 12,9	17 11,0	299 08,8	10 08,6	74 42,2	21 10,5	112 46,8	9 49,2
10	296 12,4	N 17 12,0	314 09,5	N 10 09,3	89 44,7	S 21 10,5	127 49,5	S 9 49,1
11	311 11,9	17 13,0	329 10,2	10 10,0	104 47,2	21 10,5	142 52,1	9 49,1
12	326 11,4	17 14,0	344 11,0	10 10,7	119 49,7	21 10,5	157 54,7	9 49,0
13	341 10,9	17 15,0	359 11,7	10 11,4	134 52,2	21 10,5	172 57,3	9 48,9
14	356 10,4	17 16,0	14 12,4	10 12,1	149 54,7	21 10,5	188 00,0	9 48,9
15	11 09,9	N 17 17,0	29 13,1	N 10 12,8	164 57,2	S 21 10,5	203 02,6	S 9 48,8
16	26 09,4	17 18,0	44 13,8	10 13,5	179 59,7	21 10,5	218 05,2	9 48,8
17	41 08,9	17 19,0	59 14,5	10 14,2	195 02,2	21 10,5	233 07,8	9 48,7
18	56 08,4	17 20,0	74 15,2	10 14,9	210 04,7	21 10,5	248 10,5	9 48,6
19	71 08,0	17 21,0	89 15,9	10 15,6	225 07,2	21 10,5	263 13,1	9 48,6
20	86 07,5	N 17 22,0	104 16,6	N 10 16,3	240 09,7	S 21 10,5	278 15,7	S 9 48,5
21	101 07,0	17 23,0	119 17,3	10 16,9	255 12,2	21 10,4	293 18,3	9 48,4
22	116 06,5	17 24,0	134 18,0	10 17,6	270 14,7	21 10,4	308 21,0	9 48,4
23	131 06,0	17 25,0	149 18,7	10 18,3	285 17,3	21 10,4	323 23,6	9 48,3
Unt.	-0,5'	1,0'	0,7'	0,7'	2,5'	0,0'	2,6'	0,1'
	T 14.15	HP 0,1'	T 13.03	HP 0,1'	T 4.02	HP 0,0'	T 1.30	HP 0,0'
		Gr. -3,5		Gr. +1,5		Gr. -1,9		Gr. +0,5

92 UTI	FIXSTERNE		SONNE r = 16,0'		MOND Alter 18,3 d				FRÜHLP.	
	Nr.	Sternwinkel	Abw.	Grw.Stw.	Abw.	Grw.Stw.	Unt.	Abw.	Unt.	Grw.Stw.
44	172 26,3	S 57 01,2	0	179 01,8	N 4 37,3	307 17,4	11,1	S 18 56,1	8,3	189 46,3
45	168 18,7	S 59 35,8	1	194 02,0	4 38,2	321 47,5	11,1	19 04,4	8,2	204 48,8
49	158 55,3	S 11 04,5	2	209 02,2	4 39,2	336 17,6	11,0	19 12,6	8,0	219 51,3
50	153 16,5	N 49 23,8	3	224 02,4	4 40,2	350 47,6	11,0	19 20,6	8,0	234 53,7
51	149 20,3	S 60 17,5	4	239 02,6	4 41,1	5 17,6	11,0	19 28,6	7,8	249 56,2
53	146 16,5	N 19 16,1	5	254 02,8	N 4 42,1	19 47,6	11,0	S 19 36,4	7,8	264 58,7
54	140 22,8	S 60 45,7	6	269 02,9	4 43,1	34 17,6	11,0	19 44,2	7,6	280 01,1
56	137 30,8	S 15 58,4	7	284 03,1	4 44,0	48 47,6	11,0	19 51,8	7,6	295 03,6
57	137 17,8	N 74 13,3	8	299 03,3	4 45,0	63 17,6	10,9	19 59,4	7,4	310 06,1
60	124 08,4	N 6 28,6	9	314 03,5	4 45,9	77 47,5	11,0	20 06,8	7,3	325 08,5
61	112 54,5	S 26 23,7	10	329 03,7	N 4 46,9	92 17,5	10,9	S 20 14,1	7,2	340 11,0
62	108 16,9	S 68 59,7	11	344 03,9	4 47,9	106 47,4	10,9	20 21,3	7,2	355 13,5
64	96 53,2	S 37 05,5	12	359 04,1	4 48,8	121 17,3	10,9	20 28,5	7,0	10 15,9
65	96 27,8	N 12 31,1	13	14 04,3	4 49,8	135 47,2	10,8	20 35,5	6,8	25 18,4
66	95 58,5	S 42 59,2	14	29 04,4	4 50,7	150 17,0	10,9	20 42,3	6,8	40 20,8
67	90 56,8	N 51 29,1	15	44 04,6	N 4 51,7	164 46,9	10,9	S 20 49,1	6,7	55 23,3
68	84 14,4	S 34 23,6	16	59 04,8	4 52,7	179 16,8	10,8	20 55,8	6,6	70 25,8
69	80 54,6	N 38 45,7	17	74 05,0	4 53,6	193 46,6	10,8	21 02,4	6,4	85 28,2
71	62 30,9	N 8 49,2	18	89 05,2	4 54,6	208 16,4	10,8	21 08,8	6,4	100 30,7
72	53 55,7	S 56 47,3	19	104 05,4	4 55,6	222 46,2	10,8	21 15,2	6,2	115 33,2
73	49 47,5	N 45 12,8	20	119 05,6	N 4 56,5	237 16,0	10,8	S 21 21,4	6,1	130 35,6
75	34 10,0	N 9 47,6	21	134 05,7	4 57,5	251 45,8	10,7	21 27,5	6,0	145 38,1
76	28 12,9	S 47 02,6	22	149 05,9	4 58,4	266 15,5	10,8	21 33,5	5,9	160 40,6
77	19 35,6	S 46 58,4	23	164 06,1	4 59,4	280 45,3	10,7	21 39,4	5,8	175 43,0
78	15 49,7	S 29 42,8								
T 12.04		Unt. 1,0'	T 3.38		UTI 4	12 20	T 11.19			
						HP 56,0'	55,7'	55,5'		

92 UTI	VENUS		MARS		JUPITER		SATURN	
	Grw.Stw.	Abw.	Grw.Stw.	Abw.	Grw.Stw.	Abw.	Grw.Stw.	Abw.
0	146 05,5	N 17 26,0	164 19,4	N 10 19,0	300 19,8	S 21 10,6	338 26,2	S 9 48,3
1	161 05,0	17 26,9	179 20,1	10 19,7	315 22,3	21 10,4	353 28,8	9 48,2
2	176 04,5	17 27,9	194 20,8	10 20,4	330 24,8	21 10,4	8 31,5	9 48,1
3	191 04,0	17 28,9	209 21,5	10 21,1	345 27,3	21 10,4	23 34,1	9 48,1
4	206 03,5	17 29,9	224 22,2	10 21,8	0 29,8	21 10,4	38 36,7	9 48,0
5	221 03,0	N 17 30,9	239 22,9	N 10 22,5	15 32,3	S 21 10,4	53 39,3	S 9 48,0
6	236 02,5	17 31,9	254 23,6	10 23,2	30 34,8	21 10,4	68 42,0	9 47,9
7	251 02,0	17 32,9	269 24,4	10 23,9	45 37,3	21 10,4	83 44,6	9 47,8
8	266 01,5	17 33,8	284 25,1	10 24,6	60 39,8	21 10,4	98 47,2	9 47,8
9	281 01,0	17 34,8	299 25,8	10 25,3	75 42,3	21 10,4	113 49,8	9 47,7
10	296 00,5	N 17 35,8	314 26,5	N 10 26,0	90 44,8	S 21 10,3	128 52,5	S 9 47,6
11	311 00,0	17 36,8	329 27,2	10 26,7	105 47,3	21 10,3	143 55,1	9 47,6
12	326 59,5	17 37,8	344 27,9	10 27,4	120 49,8	21 10,3	158 57,7	9 47,5
13	341 59,0	17 38,8	359 28,6	10 28,1	135 52,4	21 10,3	174 00,3	9 47,5
14	356 58,5	17 39,7	14 29,3	10 28,8	150 54,9	21 10,3	189 03,0	9 47,4
15	10 58,0	N 17 40,7	29 30,0	N 10 29,5	165 57,4	S 21 10,3	204 05,6	S 9 47,3
16	25 57,5	17 41,7	44 30,7	10 30,2	180 59,9	21 10,3	219 08,2	9 47,3
17	40 57,0	17 42,7	59 31,4	10 30,8	196 02,4	21 10,3	234 10,9	9 47,2
18	55 56,5	17 43,6	74 32,1	10 31,5	211 04,9	21 10,3	249 13,5	9 47,1
19	70 56,0	17 44,6	89 32,8	10 32,2				

4 min

Schalttafel

5 min

4 min	Zuwachs Grw.Stw.					5 min	Zuwachs Grw.Stw.				
	Sonne Planet	Frühlp.	Mond	Unt.	Verb.		Sonne Planet	Frühlp.	Mond	Unt.	Verb.
0	1 00,0	1 00,2	0 57,3	0,0	0,0	0	1 15,0	1 15,2	1 11,6	0,0	0,0
1	1 00,3	1 00,4	0 57,5	0,3	0,0	1	1 15,3	1 15,5	1 11,8	0,3	0,0
2	1 00,5	1 00,7	0 57,7	0,6	0,0	2	1 15,5	1 15,7	1 12,1	0,6	0,1
3	1 00,8	1 00,9	0 58,0	0,9	0,1	3	1 15,8	1 16,0	1 12,3	0,9	0,1
4	1 01,0	1 01,2	0 58,2	1,2	0,1	4	1 16,0	1 16,2	1 12,5	1,2	0,1
5	1 01,3	1 01,4	0 58,5	1,5	0,1	5	1 16,3	1 16,5	1 12,8	1,5	0,1
6	1 01,5	1 01,7	0 58,7	1,8	0,1	6	1 16,5	1 16,7	1 13,0	1,8	0,2
7	1 01,8	1 01,9	0 58,9	2,1	0,2	7	1 16,8	1 17,0	1 13,3	2,1	0,2
8	1 02,0	1 02,2	0 59,2	2,4	0,2	8	1 17,0	1 17,2	1 13,5	2,4	0,2
9	1 02,3	1 02,4	0 59,4	2,7	0,2	9	1 17,3	1 17,5	1 13,7	2,7	0,2
10	1 02,5	1 02,7	0 59,7	3,0	0,2	10	1 17,5	1 17,7	1 14,0	3,0	0,3
11	1 02,8	1 02,9	0 59,9	3,3	0,2	11	1 17,8	1 18,0	1 14,2	3,3	0,3
12	1 03,0	1 03,2	1 00,1	3,6	0,3	12	1 18,0	1 18,2	1 14,4	3,6	0,3
13	1 03,3	1 03,4	1 00,4	3,9	0,3	13	1 18,3	1 18,5	1 14,7	3,9	0,4
14	1 03,5	1 03,7	1 00,6	4,2	0,3	14	1 18,5	1 18,7	1 14,9	4,2	0,4
15	1 03,8	1 03,9	1 00,8	4,5	0,3	15	1 18,8	1 19,0	1 15,2	4,5	0,4
16	1 04,0	1 04,2	1 01,1	4,8	0,4	16	1 19,0	1 19,2	1 15,4	4,8	0,4
17	1 04,3	1 04,4	1 01,3	5,1	0,4	17	1 19,3	1 19,5	1 15,6	5,1	0,5
18	1 04,5	1 04,7	1 01,6	5,4	0,4	18	1 19,5	1 19,7	1 15,9	5,4	0,5
19	1 04,8	1 04,9	1 01,8	5,7	0,4	19	1 19,8	1 20,0	1 16,1	5,7	0,5
20	1 05,0	1 05,2	1 02,0	6,0	0,5	20	1 20,0	1 20,2	1 16,4	6,0	0,6
21	1 05,3	1 05,4	1 02,3	6,3	0,5	21	1 20,3	1 20,5	1 16,6	6,3	0,6
22	1 05,5	1 05,7	1 02,5	6,6	0,5	22	1 20,5	1 20,7	1 16,8	6,6	0,6
23	1 05,8	1 05,9	1 02,8	6,9	0,5	23	1 20,8	1 21,0	1 17,1	6,9	0,6
24	1 06,0	1 06,2	1 03,0	7,2	0,5	24	1 21,0	1 21,2	1 17,3	7,2	0,7
25	1 06,3	1 06,4	1 03,2	7,5	0,6	25	1 21,3	1 21,5	1 17,5	7,5	0,7
26	1 06,5	1 06,7	1 03,5	7,8	0,6	26	1 21,5	1 21,7	1 17,8	7,8	0,7
27	1 06,8	1 06,9	1 03,7	8,1	0,6	27	1 21,8	1 22,0	1 18,0	8,1	0,7
28	1 07,0	1 07,2	1 03,9	8,4	0,6	28	1 22,0	1 22,2	1 18,3	8,4	0,8
29	1 07,3	1 07,4	1 04,2	8,7	0,7	29	1 22,3	1 22,5	1 18,5	8,7	0,8
30	1 07,5	1 07,7	1 04,4	9,0	0,7	30	1 22,5	1 22,7	1 18,7	9,0	0,8
31	1 07,8	1 07,9	1 04,7	9,3	0,7	31	1 22,8	1 23,0	1 19,0	9,3	0,9
32	1 08,0	1 08,2	1 04,9	9,6	0,7	32	1 23,0	1 23,2	1 19,2	9,6	0,9
33	1 08,3	1 08,4	1 05,1	9,9	0,7	33	1 23,3	1 23,5	1 19,5	9,9	0,9
34	1 08,5	1 08,7	1 05,4	10,2	0,8	34	1 23,5	1 23,7	1 19,7	10,2	0,9
35	1 08,8	1 08,9	1 05,6	10,5	0,8	35	1 23,8	1 24,0	1 19,9	10,5	1,0
36	1 09,0	1 09,2	1 05,9	10,8	0,8	36	1 24,0	1 24,2	1 20,2	10,8	1,0
37	1 09,3	1 09,4	1 06,1	11,1	0,8	37	1 24,3	1 24,5	1 20,4	11,1	1,0
38	1 09,5	1 09,7	1 06,3	11,4	0,9	38	1 24,5	1 24,7	1 20,7	11,4	1,0
39	1 09,8	1 09,9	1 06,6	11,7	0,9	39	1 24,8	1 25,0	1 20,9	11,7	1,1
40	1 10,0	1 10,2	1 06,8	12,0	0,9	40	1 25,0	1 25,2	1 21,1	12,0	1,1
41	1 10,3	1 10,4	1 07,0	12,3	0,9	41	1 25,3	1 25,5	1 21,4	12,3	1,1
42	1 10,5	1 10,7	1 07,3	12,6	0,9	42	1 25,5	1 25,7	1 21,6	12,6	1,2
43	1 10,8	1 10,9	1 07,5	12,9	1,0	43	1 25,8	1 26,0	1 21,8	12,9	1,2
44	1 11,0	1 11,2	1 07,8	13,2	1,0	44	1 26,0	1 26,2	1 22,1	13,2	1,2
45	1 11,3	1 11,4	1 08,0	13,5	1,0	45	1 26,3	1 26,5	1 22,3	13,5	1,2
46	1 11,5	1 11,7	1 08,2	13,8	1,0	46	1 26,5	1 26,7	1 22,6	13,8	1,3
47	1 11,8	1 11,9	1 08,5	14,1	1,1	47	1 26,8	1 27,0	1 22,8	14,1	1,3
48	1 12,0	1 12,2	1 08,7	14,4	1,1	48	1 27,0	1 27,2	1 23,0	14,4	1,3
49	1 12,3	1 12,4	1 09,0	14,7	1,1	49	1 27,3	1 27,5	1 23,3	14,7	1,3
50	1 12,5	1 12,7	1 09,2	15,0	1,1	50	1 27,5	1 27,7	1 23,5	15,0	1,4
51	1 12,8	1 12,9	1 09,4	15,3	1,1	51	1 27,8	1 28,0	1 23,8	15,3	1,4
52	1 13,0	1 13,2	1 09,7	15,6	1,2	52	1 28,0	1 28,2	1 24,0	15,6	1,4
53	1 13,3	1 13,5	1 09,9	15,9	1,2	53	1 28,3	1 28,5	1 24,2	15,9	1,5
54	1 13,5	1 13,7	1 10,2	16,2	1,2	54	1 28,5	1 28,7	1 24,5	16,2	1,5
55	1 13,8	1 14,0	1 10,4	16,5	1,2	55	1 28,8	1 29,0	1 24,7	16,5	1,5
56	1 14,0	1 14,2	1 10,6	16,8	1,3	56	1 29,0	1 29,2	1 24,9	16,8	1,5
57	1 14,3	1 14,5	1 10,9	17,1	1,3	57	1 29,3	1 29,5	1 25,2	17,1	1,6
58	1 14,5	1 14,7	1 11,1	17,4	1,3	58	1 29,5	1 29,7	1 25,4	17,4	1,6
59	1 14,8	1 15,0	1 11,3	17,7	1,3	59	1 29,8	1 30,0	1 25,7	17,7	1,6

Informationsabend

Der alljährliche Informationsabend unserer Vereinigung findet in diesem Jahr am 25. 10. 1984 um 19-00 Uhr statt. Der Ort wird noch in einem Rundschreiben und durch verschiedene Anschläge bekanntgegeben.

An diesem Abend wollen wir alle Interessenten, ob „alte Mitglieder“ oder „Newcomer“ ausführlich mit Filmen motivieren und über unsere Aktivitäten in der BR-, BK-, C-, Sportbootführerschein-, Sportseeschiffer-, Sport-hochseeschiffer-, Astronavigations-, Wetterkunde- und Sprechfunkausbildung im kommenden Winter berichten. Als telefonische Ansprechpartner stehen für „Vorab-infos“ die nachstehenden Vorstandsmitglieder zur Verfügung.

Außerdem findet auf diesem Informationsabend die Preisverteilung für das Jubiläumsrätsel statt.

Vorstand

1. Vorsitzender:

Klaus-Peter Banze

Reichsstr. 6, 1000 Berlin 19

Tel. 301 69 63 (Privat), 212 52 50, 314 54 20 (Dienst)

2. Vorsitzender:

Ulrich Block

Ansbacher Str. 21, 1000 Berlin 30

Tel. 213 43 64 (Privat), 260 13 96 (Dienst)

Schriftführer:

Reinhold Balzer

Renschweg 12, 1000 Berlin 47

Tel. 604 28 62

Ausbildungswart:

Joachim Saudhof

Ebersstr. 20, 1000 Berlin 62

Tel. 784 25 33

Sportwart:

Dennis Kubitz

Schildhornstr. 21, 1000 Berlin 41

Tel. 792 30 03 (Privat), 305 13 04 (Dienst)

Kassenwart:

Ulli Michalowski

Gotenstr. 65, 1000 Berlin 62

Tel. 782 39 80

Jugendwart:

Harald Schwitters

Sickingenstr. 53, 1000 Berlin 21

Tel. 345 23 91