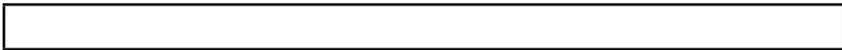
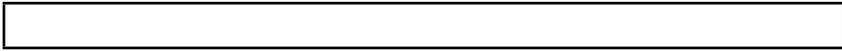


Sommerausgabe 2024

Verklicker

Segelclub Eckernförde

Partner des SCE:



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	1
Vorwort	2
Nachruf Dieter Skorloff	4
Hafensanierung: Kleine und große Pannen,	6
Seglerball	14
Impressionen vom Seglerball	16
Mittwochsregatta 2023	18
Aalutsetten im SCE	24
SCE als Trainingsbasis für das Starboot	28
Bootssicherheitstraining in Elsfleth	33
Wenn der Mastenkran erzählen könnte	36
Karibik und zurück!	38
Anno dazumal.....	47
Komfortabler Landanschluss	56
Buchtipp: "Bordkatze Lola"	57
Die DGzRS, unsere Retter in der Not	58
Veranstaltungen	62
Mit erhobenem Zeigefinger.....	64
Ansegeln 2024.....	66
Lieschens Bordküche	68
Wieso heißt das so?	70
Feos Wetterzettel	72
Adressen und Kontakte	76
Pinnwand.....	78
Zu guter Letzt	80
Impressum.....	81



Nicht nur in eigener Sache:

Sollte der ein oder andere Beitrag zu einem Clubevent vermisst werden, dann liegt es daran, dass sich niemand fand, etwas darüber zu schreiben. Schade eigentlich, denn so gehen auch Inhalte für die Chronik verloren. Gerne unterstützt die Redaktion beim Ausformulieren, aber die Inhalte müssten schon geliefert werden. Also beim nächsten Mal bitte dran denken!

Vorwort

Liebe Clubmitglieder,

zum Saisonbeginn wurde unser SCE Jahrhundertprojekt „Hafensanierung“ erfolgreich abgeschlossen!

Mit der Firma Ostseedienst JAICH und unseren Projektleitern der Waterkant Ingenieure hatten wir kompetente professionelle Partner, die uns eine der modernsten Hafenanlagen an der Ostsee gebaut haben.

Viele unserer Clubmitglieder leisteten hierbei einen großartigen Beitrag zur Fertigstellung und Kostenreduzierung.

Darauf können wir alle stolz sein.

Auch die Clubhauserweiterung mit Terrasse, Wintergarten und Aufzug nähert sich langsam der Fertigstellung.

Die veranschlagten Baukosten sind nicht überschritten worden und der Zeitrahmen wurde auch eingehalten.

Wir können uns jetzt wieder dem Segeln widmen!

Die erste Mittwochsregatta und die Eckdays starteten schon vor dem offiziellen Ansegeln. Letzteres fand unter großer Beteiligung unserer Clubmitglieder am Flaggenmast und auf der Bucht bei schönstem Sonnenschein statt.

Zum Eckernförder Eichhörnchen haben bereits über 200 Boote gemeldet.

Die Aalregatta wird zum 1. Mal für die Teilnehmer bei uns im Hafen enden. Für gute Stimmung sorgt Life Musik mit der Band „United Four“ in Halle 3. Mit gutem Essen, Getränken und Partystimmung wird das auf unserem Clubgelände ein Highlight für alle Segler werden.

Das traditionelle Segeln mit den jugendlichen Musikern des SHMF, das internationale Starboot Event, unsere Vereinsregatten und die Premiere der Open Air Operaufführung von Verdis „Nabucco“ auf unserem Clubgelände werden in diesem Jahr das Clubleben bereichern.

Vielleicht ein kleiner Vorgeschmack für unser Jubiläumsjahr 2025?

Freuen wir uns gemeinsam auf eine schöne Segelsaison und ein harmonisches Clubleben.

Euer Werner Trapp,

1. Vorsitzender



Elvstrøm Sails aus Kappeln für jeden Einsatzbereich

Herstellerunabhängige Serviceleistungen:

- Hafenservice mit An- und Abschlagen / Hol- und Bringdienst
- Reparaturen, Änderungen, Reinigung und Veredelung von Segeln & Persennungen
- Winterlager für Segel (gerollt, gelegt), Persenninge und Bootspolster (warm, trocken)

Reffsysteme, Deck- und Masthardware, Tauwerk- und Takelarbeiten

Segelbezüge aller Art

silwy Produkte

Anliefern/Abholen:
täglich 24 Std.,
(Code erfragen!)

**Zeit für
neue Segel?**

Aktuelle Sommer-
Angebote beim Kauf
neuer Segel erhalten
Sie auf Anfrage.



SERVICEPARTNER

— 22 JAHRE —

b'segeln



Becker Segel - Elvstrøm Sails || Mehlbydiek 42 || 24376 Kappeln
T: 04642-925400 || info@b-segeln.de || www.b-segeln.de



Nachruf Dieter Skorloff



Am 01. Dezember 2023 verstarb im Alter von 78 Jahren unser langjähriger 1. Vorsitzender Dieter Skorloff - ein Clubkamerad mit Ecken und Kanten.

In Eckernförde geboren und am Ochsenkopf aufgewachsen, wurde „Nauke“ 1961 als 16-Jähriger in die Jugendabteilung aufgenommen und segelte zunächst auf dem eigenen, schon betagten 22er Schärenkreuzer „Kindy“.

Es folgten erste Regattaerfahrungen im Piraten, bevor er schließlich seine Liebe zum Folkeboot entdeckte und bei Willi Böse und auch bei Hein Dittrich zur gefragten Besatzung gehörte.

Bei Letzterem gab er dann auch den Neubau des ersten eigenen Folkebootes in Auftrag und so entstand im grünen Schuppen in der Meininger Straße 1974 die FG 328.

Mit der FG 602, die Holli Dittrich 1986 für ihn baute, wurde Nauke als Höhepunkt seiner Regattakarriere 1993 Vizemeister bei der DM vor Warnemünde.

Ehrenamtlich engagierte er sich im Club seit 1975 in unterschiedlichen Vorstandsämtern - von 1992 bis 2001 als 1. Vorsitzender - und darüber hinaus in verschiedenen Gremien auf Landesebene sowie im Seglerrat des DSV.

Nauke war maßgeblich an bedeutenden Meilensteinen für den SCE beteiligt:

Am Erwerb der Wasserfläche unseres heutigen Hafens, dem Bau der Hallen 1 und 3, der Anschaffung des Transportsystems, der Klärung der rechtssicheren Eigentumsverhältnisse am alten Clubhaus zugunsten des SCE, der Initiierung der ECK-Days, des Eckernförder Eichhörnchens, vieler nationaler und internationaler Meisterschaften und schließlich zum Ende seiner Amtszeit an der 100-Jahrfeier sowie der Herausgabe der

Chronik im Frühjahr 2000.

Für seine besonderen Verdienste erhielt er die Ehrennadel und wurde darüber hinaus zum Ehrenmitglied ernannt.

Ein Zerwürfnis mit seinen Nachfolgern veranlasste ihn leider in den Nuller-Jahren zum Austritt aus dem Club.

Der Segelei in Eckernförde blieb er trotzdem weiterhin verbunden und bereederte zusammen mit seinen Weggefährten Peter Goos und Eckehard Grote die Ballad „Mica“ bis zum Verkauf vor drei Jahren.

Nun ist er auf seinen letzten Törn gegangen.

Danke für Deinen enormen und außerordentlich erfolgreichen Einsatz für den SCE!

Gute Reise, lieber Nauke...

Dirk Schwerdtfeger

ostseedesign

werbetechnik

Schilder • Bauschilder
Werb Schilder • Praxisschilder
Beschriftungen • KFZ • LKW
Boote • Leuchtwerbung
Werbetechnik • Fahnen
Banner • Displays • Digitaldruck
Planen • Leinwand • Aufkleber

textilveredelung

Stickerei • Haltbar • Farbecht
Beschriftung • Beflockung
Flexdruck • Transferdruck
Digital- und Siebdruck
Hochwertige Textilien
Handwerk • Vereine • Privat

drucksachen

Entwurf • Logogestaltung
Vorlagen • Anzeigen • Broschüren
Flyer • Postkarten • Kalender
Geschäftlich • Briefpapier • Visitenkarten
Plakate • Blöcke • Kuverts • Etiketten • Aufkleber



Kleidung vereint!

Hafensanierung: Kleine und große Pannen, die (fast) keiner gemerkt hat

Vorbemerkung: Dank der hoch professionellen Projektbetreuung und des unermüdlichen Einsatzes der Jungs vom Ostsee Dienst Jaich bei Winter und Wetter, hätten die letzten Zweifler („...das wird nie fertig bis zum Saisonbeginn“) vielleicht „triumphieren“ können – aber wir, der Vorstand hatten auf die richtigen Partner gesetzt und dieser „Triumph“ blieb den Zweiflern zum Glück verwehrt.



Die ersten Pontons aus Lettland sind da

Trotzdem hatten wir an der einen und anderen Stelle „Bauchschmerzen“ und/oder

unser Improvisationstalent war gefordert, weil es dann doch hier und da klemmte und im Getriebe knirschte. Daran möchte ich Euch heute, nachdem alles fertig ist, teilhaben lassen.



Absperrung überwinden!

Die Sache mit der Anlieferung der Schwimmbrücken. Sonntagsabend, der „Tatort“ (ich bekenne mich als Fan) sollte gerade anfangen, Telefon – Anruf aus Finnland in gebrochenem „Englisch“, der lettische Fahrer (der nur seiner Muttersprache mächtig war) steht irgendwo in

der Nähe von Eckernförde, ob ich ihn mal abholen und zum SCE geleiten könne. Die Suche nach dem Sattelzug gestaltete sich dank WhatsApp Standortteilung einfach, und ich konnte die Fuhre zwischen Barkelsby und Loose entdecken und Richtung SCE lotsen. Ihr erinnert Euch, das war die Zeit, als die Kreuzung Jungmannufer/Vogelsang gesperrt war und jeglicher Verkehr durch den Liliencronweg passieren musste. Da im Vorwege klar war, dass dies mit dem Sattelzug nicht gehen würde, hatte ich von der Stadt eine Genehmigung



Bei Schnee und Eis ins Wasser

erhalten, die Absperrungen Höhe Klärwerk wegzuräumen, um von hinten zum Gelände zu gelangen. Bis zur Absperrung war das auch kein Problem, dann wurden wir allerdings von der zivilen Wachgesellschaft „hopps“ genommen: „Was machen Sie da?“ ...“das sehen Sie doch, die Absperrung wegräumen, es kommen diese Nacht 5 Fuhren zum SCE, danach bauen wir die Absperrung wieder hin“ - „Das dürfen Sie nicht, wir sind hier zuständig“ – „Wir haben eine Genehmigung von Herrn xxx von der Stadt Eckernförde“ – „Die liegt uns nicht vor“ – „Das ist auch egal, dies ist städtisches Gelände und Sie sind nicht zuständig“ – „Melden Sie sich auf der Wache, ich hab



Vorbereitung für das Pfahlrammen

Ihr Kennzeichen, ich zeige Sie an“ – danach köchelste ich langsam hoch: „Guter Mann ich heiße TS und wohneich kann Ihnen auch meinen Ausweis zeigen, dann müssen Sie keine Kennzeichenabfrage starten, fahren Sie doch bitte einfach Ihre Kontrollrunde und gucken, ob alle Tore zu sind, wir machen das hier schon.“ – „Ich melde Sie jetzt der Wache“ – „Tun Sie dass, ich rufe in der Zwischenzeit die Polizei an, Sie behindern hier eine Terminlieferung, unter Umständen lösen Sie gerade immense Kosten aus“. Erste Zweifel machten sich breit und er, der Wachmann, fuhr die Tore kontrollieren..... (Das war die Kurzform des nächtlichen Dialogs) allerdings kam er noch einmal zurück.....“Wenn Sie hier fertig sind, melden Sie sich auf der Wache!!“ – „Wenn ich hier fertig bin, fahre ich nach Hause.....“ich habe mich aber doch auf der Wache gemeldet und hab die Situation dem sog. OvWa erläutert. Man kann ja nie wissen..... Der „Tatort“ war sowieso längst vorbei.....-



Die Ramme drückt den Pfahl butterweich maßgenau in den Schlack

Am nächsten Tag, alle 5 Sattelzüge mit insgesamt 10 Pontons waren nachts auf dem Gelände des SCE angekommen, sollten die Brückenelemente mit unserem Kran zu Wasser gelassen werden. Entsprechendes

Geschirr lag bereit, nur Einschraubösen, um die Kranstropfs aufzunehmen, fehlten. Der hiesige Baumarkt konnte nicht liefern – also schnell den Kassenwart, der wohnte am nächsten am Betrieb von „Schrauben Schoppe“, angerufen. Das klappte. Was nicht klappte, war die Inbetriebnahme des Krans, der schlicht und ohne Vorwarnung streikte. Reparaturversuche, V1 haben wir noch mit einem Mannkorb nach oben gehievt, waren nicht von Erfolg gekrönt. Wir mussten !! entladen, die Sattelzüge, mussten am späten Abend wieder auf die Fähre in Travemünde. Schnell die beiden Kranbetriebe in Kiel angerufen, beide unisono: „...das wird nichts, heute ist die Treckerdemo, da kommen wir nicht durch.“ Äh ja....



Clubdienst beim Verkabeln und Montieren!

Torsten vom Ostseedienst hatte dann noch einen Trumpf im Ärmel: „Ruf mal bei Joost in Owschlag an, die kennen wir gut....“ Gesagt - getan – gekrant. Geht doch.

Wochen später sollten dann die letzten 5 Sattelzüge kommen. Fa. Joost war für montags 8 Uhr bestellt.

„Déjà-vu“ – Tatort, mittendrin und spannend – Telefon: der lettische Fahrer: „Military Police, Military Police“ ?? Wieder los, Regen, kalt, dunkel. Auf dem letzten Stück war die Straße zwischen Kaserne und SCE Gelände mit ca. 35 Betonquadrern wegen einer „erhöhten Sicherheitslage“ versperrt. Die konnte man auch definitiv nicht mit Man-Power bewegen. V1 dazu geholt, der brachte gleich unseren Clubkameraden Olli mit, der, als Offizier vor Ort stationiert, vermitteln konnte. Die erhöhte Sicherheitslage war aufgehoben, das Wegräumen der Betonhindernisse konnte aber nicht vor 8:30 Uhr am Folgetag erfolgen, weil der Fahrer der entsprechenden Maschine dann erst Dienstbeginn hatte....also zurück zum SCE, einen unserer Radlader geholt und die Hindernisse weggeräumt..... Die letzte Fuhre kam dann am frühen Morgen an. Joost war um 8 Uhr



Noch nicht standfest

pünktlich da, nur konnten wir erst um 11 Uhr mit dem Entladen beginnen, der Fahrer musste seine Pflichtpause machen.ach ja, auch die Wiederholung vom „Tatort“ war vorbei....

Bauchschmerzen bereitete die Elektroinstallation. Alle drei Angebote zu diesem Bauabschnitt wiesen astronomische Summen für die Verlegung der Kabel unter die Brücken A und D und in die Pontons B und C aus. Also entschieden wir kurzerhand, das können unsere Clubmitglieder selbst. Kabel bestellt, mit unserem Clubmitglied Rainer den Anschluss der Kabel verhandelt und „Attacke“. Was einzig zählt ist das Ergebnis, großartige Arbeit der Clubdienst leistenden Clubkameraden! Dass einige Kabel zu kurz waren und wieder raus mussten, dass ich einmal die große Kabeltrommel vom Radlader verlor und diese sich Richtung



Kabelziehen im großen Stil



...Wie gehts jetzt weiter?

Hafenbecken verselbstständigte (dank Regenrinne und Bordstein) nicht ans Ziel kam), sei ebenso „verziehen“ wie die doppelte Montage einiger Stromsäulen, da gab es tatsächlich eine Reihenfolge, nicht die Stegbeschriftung!!! Sondern das Innenleben machte den Unterschied.

Die alten Leitern wollten wir eigentlich wieder verwenden. Beim Reinigen derselben stellten wir aber fest, dass die Korrosion zu weit fortgeschritten war. Also neue, die bekomme mal so schnell.... Philipp („unser“ Wasserbauingenieur) hatte gute Kontakte zum Lieferanten Marinetek – denn ohne Leitern keine Inbetriebnahme.

Dass diese zusätzliche Investition vernünftig war, bestätigte ein Clubmitglied: „Man kommt da viel besser hoch, als auf den alten Leitern“ – Sein Urteil, nachdem er in den Hafen gefallen war. (Anm.: dem Clubmitglied ist nichts weiter passiert!)

Reklamiert haben wir die Blechschilder der Boxennummern, von denen bei der Montage durch eine Windboe ca. 25 Stück ins Wasser geweht wurden und sofort untergingen. Wieso schwimmen die nicht??? Fritz

Gey hat die Reklamation nicht angenommen....aber prompt neue geliefert.

Letzter Clubdienst, mit Rainer die Kabel einmessen. „Tom, nimm mal den Sicherheitshandschuh und schieb die große 3-teilige Sicherung rein, ich messe dann“ ...Das ging bei A,B und C auch gut...bei D gab's einen Knall und Funken und ich saß auf dem Gesäß....Rainer: „Ja kein Wunder, das Kabelende liegt noch im Hafen“....

So weit so gut, ein tolles Projekt, dessen Realisation auch richtig Spaß gemacht hat. Nur schade, dass die Dame von der EZ in Ihrem Bericht von unserer Generalversammlung auf ein Bild des „ehemaligen“ Hafens zurückgegriffen hat.

Tom Streng

2. Vorsitzender



Fotos:
Werner Trapp, Ehrhard Rost & Udo Hallstein



Hafensanierung: Kleine und große Pannen....- Fortsetzung

Ab Dezember 2023:

Nachdem die Sturmflutschäden abgearbeitet waren, kamen die neuen Aufgaben in Zusammenhang mit der Hafensanierung.

Die ersten Kabelpläne lagen vor, und ich aktivierte meine „Rentnercrew“ (Bodo Biedermann, Jupp Bolthausen und Dieter Zechow), um die auf einer Trommel gelieferten Kabel abzuhängen.

Und dann kamen die Poller ...

Die Planung sah vor, dass die kleinen Poller für die Montage vorzubereiten sind.

... und eine lange Zeit der technischen Missverständnisse begann ...

Zuerst teilte man uns mit, dass es zwei verschiedene Maße für die Befestigung gibt...

So wurden unsere vorhandenen Poller gemessen und wir fanden Pollermaße aus den letzten 5 Jahrzehnten vor, aber keines passte für die neuen Stege.

Nach Beratschlagung mit dem Schlosser kamen wir überein, dass es möglich sei, die Poller anzupassen.

Die Rentnercrew ging an die Arbeit.

Sie brachten 50 Poller von jedem Typ (deutsches und lettisches Maß) zum Schlosser und ließen sie – nach ungläubigen Blicken des Schlossers – von ihm ändern.

Die Rentnercrew holte die geänderten Poller ab, reinigte und verzinkte sie.

Dann kamen die ersten Schwimmstege ins Wasser. Der Clubdienst begann mit dem Anbau der Poller – nach der morgendlichen Einteilung und vielen fragenden Blicken.

Nach kurzer Zeit kam die erste Crew zurück und sagte, theoretisch hätten sie das verstanden, aber in der Praxis würde da nichts passen ...

Wie denn, laut Plan sollte das doch passen ...

Es nützte alles nichts, die nicht passenden Poller gingen zurück.

Es waren ja noch nicht alle neuen Stege im Wasser, wir hatten also noch Hoffnung.

Inzwischen hatte der Schlosser schon eine neue Ladung fertig (mit beiden Maßen).

Nachdem alle Stege im Wasser waren, kam die neue Überraschung: Alle neuen Stege hatten das gleiche Maß.

Wozu gab es einen Plan? Die schon einmal geänderten Poller konnten

aber nicht noch einmal aufgebohrt werden. Also gingen sie ins Altmetall. Die Rentnercrew musste wieder ran, die Poller verladen und die geänderten abholen.

Die nächste Clubdienstcrew bat mich dann zu einer Ortsbesichtigung. Da passte trotzdem nichts.

Der Grund war, dass bei der Produktion zwar die Befestigungsdübel in den Beton gesetzt worden waren, aber die Freifläche für die Poller zu klein bemessen war und wir hatten ja Poller mit 5 verschiedenen Grundmaßen. Die Lösung war eine Gummimatte als Ausgleich.

Beim nächsten Clubdienst, nach umfangreichen Erklärungen, bekam jeder Poller eine auf ihn angepasste Gummimatte.

Die Rentnercrew tauschte weitere Poller beim Schlosser.

Zwischenzeitlich sollten wir auch noch die neuen Rettungsleitern montieren. Das klappte leider auch nicht. Laut Zeichnung stimmten die Maße aber ...

Als der letzte der Poller verschraubt und das Problem mit den Leitern gelöst war, waren wir alle erleichtert – der Schlosser inklusive.

Danke an alle Helfer und die Rentnercrew, denn ohne sie hätte ich es nicht geschafft!

Für die Entsorgung der angefallenen Altmetalle erhielten wir ca. 2000 Euro.

Holger Reimers
Obmann Hafen und Anlagen, SCE



Fehlen nur noch die Schiffe. Foto: Udo Hallstein

Seglerball



Die Tanzfläche ist immer gut gefüllt

Legendär ist der Seglerball, der mit seinem 70. Jubiläum und dem Motto „Heimathafen“ nicht nur unsere Mitglieder, sondern auch Tanzbegeisterte aus der weiteren Umgebung anzog. Viele Themen haben in der 70-jährigen Geschichte das Publikum überrascht, die immer in Eigenregie entwickelt und deren Gestaltung mit viel Fleiß umgesetzt wurden.

Was es bedeutet, wieder sicher im Heimathafen anzukommen, machte unser Kommodore Klaus Buß in seiner Eröffnungsrede deutlich, in der er von einer Segelfahrt berichtete, die ideal begann, sich dann mit Gewitter fortsetzte. Nach technischen Problemen war er froh über das Erreichen des sicheren Heimathafens und dessen Geborgenheit.

War es für den Ball das 70. Jubiläum, bedeutete es für die Macher, insbesondere Viola Blankenhagen und Kirsten Bülowius, ein ganz anderes Jubiläum, nämlich den Schlussstrich in der



Zu den Klängen von "Traumschiff"

Organisationsverantwortung. „Eigentlich hätte das schon vor zwei Jahren passieren sollen, aber durch Corona dauerte es halt zwei Jahre länger bis zum runden Jubiläum, das wir anstrebten“, so Blankenhagen, die seit vielen Jahren mit dabei ist und dabei schleichend in die Verantwor-

tung gerutscht ist. Als Nachfolger haben sich Schwiegersohn Lars Wendt und von extern „die Malerin“ Jessica Hansen präsentiert.



Kommodore Klaus Buß mit seinen Gedanken zum Heimathafen

Durchmischt war das bewährte Musikprogramm der Tanzband „Pinacolada“, die vom Walzer über Schlager, Swing und Hardrock für jeden Geschmack die passenden Klänge parat hielt. Bei den Klängen von James Last fühlte sich so mancher auf das

Traumschiff beim Captainsdinner versetzt, als 20 Damen des Abends mit je einer, beziehungsweise zwei Servierplatten Muffins, brandschutzgeschuldet jedoch ohne sprühende Wunderkerzen, in den Saal einmarschierten, um diese jeweils als nette Aufmerksamkeit an jedem Tisch zu überreichen.

Guten Zulauf hatte auch der seit Jahren bewährte Fotograf Nico Hinrichsen von Rockstein Fotografie. Mit seiner gewohnt lockeren Form schaffte er es, Erinnerungsfotos mit dem gewünschten Lächeln



Am Vorstandstisch mit Rang und Namen

oder der gewünschten Pose festzuhalten. Parallel dazu versuchte auch manch einer, die persönliche Erinnerung an diesen Abend mit dem Handy festzuhalten, ob dies gelang, wissen nur die Betroffenen.

Vom vielen Tanzen müde, leerte sich der Saal erst deutlich nach Mitternacht, ein sicheres Zeichen dafür, dass der Veranstalter alles richtig gemacht hat.

Bevor es vergessen wird, das Team um die Organisatoren freut sich über jeden, der Lust hat, bei der Gestaltung und Vorbereitung kommender Seglerbälle mit dabei zu sein. Es macht Spaß, gibt einiges zu lachen und nicht zuletzt lernt man auch weitere Clubmitglieder kennen.

Impressionen vom Seglerball





Mittwochsregatta 2023

Die Saison 2023 verging leider viel zu schnell. Zu Beginn standen wir vor großen Herausforderungen - der WILLEM war nicht einsatzbereit - und ist es erst jetzt zum Saisonbeginn 2024. Damit waren wir in der Situation, auch ohne festes Startboot vernünftige Regatten mit regelkonformem Start zu organisieren.



Tobias & Manfred auf der Startmole

Wir hatten in diesem Jahr vorgesorgt und auch einen Plan B in die Ausschreibung aufgenommen. Und tatsächlich haben wir einen Start vom Stadthafen Im Jaich organisiert. Für die Touristen bot sich ein schönes Bild mit Start- und Zielszenen, die von der Hafentmole aus sehr gut

zu beobachten waren.

An den anderen Terminen halfen uns Vereinsmitglieder mit ihren Booten aus der Patsche, um einen regulären Start für Up- und Down-Kurse zu ermöglichen.

Wir bedanken uns bei:

- Tom Geburek JAKARI
- Heinz Paasch ORCA
- Erhard Schumacher CHARLOTTE
- Werner Trapp SATURN

Ohne Euch hätten wir nicht so schöne Regatten ausrichten können.

Unsere Mittwochsregatten hatten zumeist gutes Wetter, nur am 5.7.2023 hat uns ein leichter Sturm vom Start abgehalten.

Auch dieses Jahr konnten wir neue Teilnehmer am Start begrüßen:

So haben sich die

- CONDORDIA Philip Zuelsdorf
- MISS TULA Andreas Krafft

- DR. KOCH Joachim Foedtke
- STAR 1 Justin Bednarek
- STAR 2 Max Kohlhoff
- JULE Felix und Bernd Krause
- Laser X Kem Julian Schaarschmidt

neu an den Wettfahrten beteiligt.

Da auch ein paar Boote nicht teilnehmen konnten, ist die Zahl der Boote auf der Bahn in etwa gleich geblieben. Wir möchten alle Vereinsmitglieder mit ihren Booten und auch die Boote aus den anderen Eckernförder Häfen zur Teilnahme motivieren. Es macht Spaß - und auch in diesem Jahr gab es keine Havarien.



Die Concordia hoch am Wind

Die Besatzung des WILLEM hat ein wenig darunter gelitten, dass unser Startschiff nicht einsatzbereit war. Unser altgedienter Steuermann und Garant für gute Stimmung, Knut Jensen, war dieses Jahr nicht mit dabei. Tobias Grunwald, Manfred Fritsche, Jörg Lempe, Uwe und Eike Hand und Jan Christopher Lütt haben sich das Starten und Zeitnehmen geteilt.



Uwe beim kritischen Blick auf die Starlinie

Mit Hilfe der tollen Wettfahrtsoftware von Michael Schulz hatten wir fast immer schon die Ergebnisse an die Teilnehmer gemailt, bevor die Boote nach der Wettfahrt an den Liegeplätzen festgemacht hatten. So bringt es uns allen Spaß und auch die Gesamtwertung fürs Jahr und für den Schuch Pokal fällt nicht allzu schwer.



Die Gewinner der Wettfahrten waren:

	Yardstick ab 100	Yardstick Bis 99
03.05.2023	Südwind Ludger Hüttermann	Concordia Philipp Zuelsdorf
10.05.2023	Pellpot Ralph Kröger	Star 2 Max Kohlholff
24.05.2023	Murmel Nele Petersen	Varuna Express Kai Haupthoff
31.05.2023	Murmel Nele Petersen	Bonito Lars Steen
07.06.2023	Südwind Ludger Hüttermann	Varuna Express Kai Haupthoff
14.06.2023	Pellpot Ralph Kröger	Star 2 Max Kohlholff
28.06.2023	Murmel Nele Petersen	Concordia Philipp Zuelsdorf
12.07.2023	Murmel Nele Petersen	Concordia Philipp Zuelsdorf
30.08.2023	Pia Hans Pommer	Concordia Philipp Zuelsdorf
06.09.2023	Pelle Tegethoff	Concordia Philipp Zuelsdorf
13.09.2023	Klar Kimming Luds Müller-Thomsen	Concordia Philipp Zuelsdorf

5-Tagessiege: CONCORDIA

4-Tagessiege: MURMEL

3-Tagessiege: VARUNA EXPRESS

2-Tagessiege: SÜDWIND & PELLPOT

1-Tagessiege: BONITO & STAR 1 & STAR 2 & PELLE & KLAAR KIMMING
& PIA



Die Jahreswertungen lauten:

Yardstick bis 99:

GER 5223	Varuna Express	Kai Haupthoff	1	796,54
GER 3586	Concordia	Philipp Zuelsdorf	2	754,17
GER 3998	Bonito	Lars Steen	3	583,93
W1020	Vinur	Horns / Klockemann	4	334,40
GER 253	Contra	Rüdiger Broneske	5	296,19
8102	Star 1	Justin Bednarek	6	263,33
8499	Star 2	Max Kohlhoff	7	247,50
GER 7109	Donna Klara	Klaus Reichenberger	8	223,81
GER 1062	Jinto	J70 Team	9	170,83
GER 5192	Inferno II	Arne Wüllkau	10	155,00
216	Miss Tula	Andreas Krafft	11	79,29
GER 108	ChriSe	Stephan Wenzke	12	79,17
23	Marecykler	Hagen Heesch	13	12,50
GER 8803	Hoppetosse	Falko Hohmann	14	10,00

Yardstick ab 100:

GER Team 8	Murmel	Nele Petersen	1	786,12
GER 213	Pellpot	Ralf Kröger	2	705,16
GER 102	Südwind	Ludger Hüttermann	3	681,19
GER 20	Nike II	Jochen Diefert	4	649,20
DEN 360	Pia	Hans Pommer	5	443,89
GER 73	Klaar Kimming	Luds Müller Thomsen	6	405,72
GER 1256	Asanté	Matthis Wohlenberg	7	391,48
1406	Stena	Axel Bürger / Joachim Mewes	8	308,02
103	Pelle	Lars Tegethoff	9	253,34
GER 1399	Maike	Oliver Grandt	10	171,71
GER 637	Pik Dame	Raimund Hess	11	141,06
GER 8002	Popeye	Björn Nötzel	12	112,63
GER 302	Jule	Bert und Felix Krause	13	55,56
W7	Dr. Koch	Joachim Foedtke	14	25,76
Xx Laser	Laser	Kem Julian Schaarschmidt	15	22,22
62	Argo	Dirk Broneske	16	10,00

- Die **Seewettfahrt** fand letztes Jahr wieder statt. Bei den Schiffen ab YS100 gewann die MAIKE vor der JULE und der NIKE II.
- In der Gruppe Yardstick bis 99 lag die INA vor der AGLAJA und der LENA.
- Die **Nachtwettfahrt** gewann die MISS TULA vor der DONNA KLARA.
- Der **Schuch-Pokal** ging durch die beste Gesamtpunktzahl über die 11 Mittwochsregatten und die dreifach gewertete Seewettfahrt nach Høruphav an die NIKE II – Jochen Diefert.



VARUNA EXPRESS knapp vor CONCORDIA



Nike II und Pellpott

Die häufigsten Teilnahmen verzeichneten:

YS100+

- PELLPOT - Ralf Kröger + Teilnahme an Seewettfahrt
- NIKE II - Jochen Diefert + Teilnahme an Seewettfahrt
- STENA - Axel Bürger + Teilnahme an Seewettfahrt

YS99

- VARUNA EXPRESS - Kai Haupthoff

Alle fünf Schiffe nahmen an allen 10 ausgetragenen Regatten teil.

Die Siegerehrung fand am 11.11.2023 in unserem neuen Clubraum statt. Die 60 Teilnehmer brachten den Raum an seine Kapazitätsgrenze. Die Gastronomie hat uns mit Grünkohl satt erfreut, mit Bratkartoffeln, karamellisierten Kartoffeln, Kassler, Kochwurst und Bauchfleisch, wie auch mit vegetarischen Gerichten.

Auch das Team des WILLEM wurde geehrt. Klaus Reichenberger hat sich im Namen der Regattateilnehmer für die Organisation der Regatten mit einer Rede und einem Präsentkorb bedankt. Bei guten Unterhaltungen haben wir noch lange im Clubraum verweilt, der von Eike Lohmeyer Handt, Silke Knudsen und Birte Lütt vor der Veranstaltung sehr ansprechend geschmückt worden war. So ein Saisonende macht Lust auf das neue Jahr.

Für die neue Saison wünscht sich das Team vom Startschiff WILLEM noch mehr Regatta-Teilnehmer. Auch eine Verstärkung für den WILLEM würden wir gerne annehmen, denn Uwe Hand und Jörg Lempe wollen mit der TEUT das Regattafeld vergrößern.

Bitte sprecht uns oder auch eine der Crews an.

Bei Interesse zum Mitsegeln, kommt einfach am Regatta-Mittwoch um 17:00h zu uns an das Startschiff.

Lasst uns wissen, was Euch zur Teilnahme an den Mittwochsregatten motivieren kann – und was Euch davon abhält, an den Regatten teilzunehmen.

Euer Team vom WILLEM:

- Eike Lohmeyer-Hand
- Uwe Hand
- Tobias Grunwald
- Manfred Fritsche
- Jörg Lempe
- Jan Christopher Lütt



Aalutsetten im SCE

Manch einer wird sich fragen - schon wieder? Ja!

Als ein wichtiger Baustein zum Erhalt des Aals als heimische Fischart und Erhalt der Biodiversität, fand am 29. Februar 2024 in neun verschiedenen Gewässern Schleswig-Holsteins durch den "Förderverein zur Erhaltung maritimer Lebensformen und Lebensräume eV" zum vierten Mal landesweit das Aalutsetten statt, für Eckernförde stellte der SCE den Schauplatz.

Insgesamt wurden etwa eine Million Glasaale im Wert von 94.300 € bei dieser Aktion an einem Tag ausgesetzt, allein 12.000 Stück in unserem Club. Die Finanzierung erfolgte durch Spenden über die "Aal-Aktie für Schleswig-Holstein" und die Initiative zur Förderung des Europä-



In Styroporboxen warten die Glasaale auf Aussatz



Urlaub ist Vertrauenssache! Wir planen Ihre schönste Zeit des Jahres nach Ihren individuellen Wünschen. Ob Wellnesswochenende, Safari, Roadtrip, Kreuzfahrt oder einfache Sonne und Strand, wir haben das passende für Sie. Sprechen Sie uns an!

ischen Aals. Auch der SCE beteiligte sich schon im vergangenen Jahr mit einer Aal-Aktie, um ein Zeichen zu setzen. So ist der SCE gemeinsam mit dem Kieler Yachtclub Organisator der Aalregatta, bei der es bekanntlich für jede teilnehmende Yacht einen Aal als Präsent beim Zieleinlauf gibt. Vor drei Jahren wurde die erste Aal-Aktie für Schleswig-Holstein eingeführt, für die Ministerpräsident a. D. Peter Harry Carstensen als Schirmherr fungiert und die auch online unter www.aalaktie.de erhältlich ist.

„Um den Wanderfischen den ungehinderten Zugang zu ihren Laichplätzen in der Sargassosee zu ermöglichen, erfolgt die Unterstützung für Besatzmaßnahmen ausschließlich an Gewässern in Schleswig-Holstein mit freiem Zugang zum Meer“, betont Rolf Menzel, Vorsitzender der Initiative. Ergänzt werden die Mittel auch durch Förderungen aus der Fischereiabgabe und dem Europäischen Meeres-, Fischerei- und Aquakulturfonds. Olaf Jensen, Fischer und Vorsitzender des Fördervereins, erklärte: „Öffentliche Gelder fließen erst, wenn die private Finanzierung gesichert ist“, unter anderen auch vom dänischen "Bælternes Fiskeriforening" aus Middelfart/Dänemark.

Allan Buch, der Vorsitzende des Bælternes Fiskeriforening (DK), legt Wert auf die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Verbände, um das gemeinsame Ziel zu erreichen: Die Erholung der Aalbestände in den EU-Gewässern und somit das Überleben nachhaltiger Küstenfischerei.

Rund 300 kg Glasaale wurden ausgewildert, deren Herkunft

im Westen Frankreichs liegt und deren Tarnsport mittels Kleinflugzeugs erfolgte, um die Transportzeit sowie die Mortalitätsrate vom Fang bis zum Aussatz minimal zu halten. Die ganze Kette vom Fang über den Transport durch den Lieferanten ist von der SEG zertifiziert (Sustainable Eel Group). Rund drei Jahre benötigt der Laich bei seiner Drift von der Sargassosee nach Europa mit Hilfe des Golfstroms und wächst während dieser Zeit auf seine Aussatzgröße heran. Dabei handelt es sich nicht um Zuchttiere, sondern um Glasaale aus freier Wildbahn, die in der Bretagne mit spezi-



Aus der Hand von Lorenz Marckwardt

ellem Verfahren gefischt werden.

Leider wird der Aalbestand in Europa gerade von einer bizarren Art der Kriminalität bedroht und daher der Nachwuchs dringend benötigt, denn illegaler Export nach Asien verringert die Mengen in einem Ausmaß, dass ein Aussterben in einigen Regionen bald die Folge sein könnte. Obwohl die Ausfuhr dieser Fischart aus der Europäischen Union per Gesetz verboten und gemäß EU-Recht als „schweres Umweltverbrechen“ eingestuft ist, gilt in China und Japan der Aal als derart gefragte Delikatesse, dass irrsinnige Preise bezahlt werden. So kostet im deutschen Fischhandel ein Kilogramm Glasaale etwa 400 Euro, auf Fischmärkten oder an den Fischbörsen in Hongkong, Tokio oder Shanghai ist mindestens das Zehnfache drin. Auch von fünfstelligen Euro-Summen wird berichtet, stecken doch mehr als 3.000 dieser Minifische in einem Kilogramm.

von Udo Hallstein

Die große Rödelei

Jedes Jahr dasselbe im Frühling: Nach dem Einkranen geht die Arbeit erst richtig los. Der gestellte Mast will getrimmt sein, die Segel angeschlagen, das Schiff eingeräumt. Andreas Neumann über akrobatische Überstiege mit Matratzen und Kisten voller Kram, Ausrüstungslisten und den Vorschlag, das nächste Mal einfach besser sortiert zu sein.

Der Blick auf den Stegnachbarn erfüllt mich mit Bewunderung. Der erfahrene Salznacke arbeitet mit Ruhe und Gelassenheit an seinem Boot. Jeder Handgriff sitzt. Jedes Material, jedes Werkzeug jeder Ausrüstungsgegenstand ist zur Hand, sobald gebraucht. Es dauert nicht lang, dann ist der Baum montiert, die Wanten durchgesetzt. Derweil suche ich seit einer dreiviertel Stunde schon nach dem dicken Bolzen, mit dem mein Lümmelbeschlag am Mast fixiert wird. Wo habe ich den bloß hingelegt im vergangenen Herbst, als das Boot aus dem Wasser kam? Er ist einfach weg!

Ich sehe in jede Schublade, suche in jeder Schraubenkiste, durchwühle die Ablage vom Kartentisch. Endlich finde ich ihn. In einer Tasse in der Pantry. Und ah ja, da liegen ja auch die Bolzen, mit denen der Rodkicker angebracht wird. Puh, die brauche ich ja gleich auch noch. Mein

Stegnachbar hat inzwischen schon seine Segel aufgelegt was mich zu der Frage führt, wo eigentlich meine Segellatten liegen? Ich finde sie zum Glück in dem Stauraum unten hinter dem Niedergang, aber Mist – ich habe wieder versäumt, sie zu beschriften. Welche kam jetzt nochmal ganz nach oben?!

Bei der Suche nach Segellatten, Bolzen, Schäkeln und anderem finde ich dann aber die Sonnenbrille wieder, die vergangene Saison im Schiff verschwunden ist. Die teure, mit den geschliffenen Gläsern. Mist, ich hatte mir frustriert eine neue gekauft. Na gut tröste ich mich, jetzt habe ich eben zwei – eine als Reserve. Mein Stegnachbar sitzt nun beim Bier im Cockpit und schaut zufrieden auf sein fertig ausgerüstetes Schiff. Ich ergattere derweil endlich auch mal einen Transportkarren und mach mich auf den Weg zum Auto: Matratzen holen. Vier Stück gestapelt übereinander schaukele ich sie mit dem Wägelchen den Steg hoch zum Boot. Fast wäre eine abgerutscht. Nicht auszudenken, wenn die ins Wasser gefallen wäre. So wie die Ladung Dosenbier, die ich mit Schwung an Bord bringen wollte am Morgen und deren Tüte dann riss... Egal, die Matratzen schaffe ich mit akrobatischer Höchstleistung an Deck. Eigentlich hätte ich längst mal die Achterleinen verlängern sollen, das Boot liegt einfach zu weit weg vom Steg. Aber bei all dem Trubel habe ich es nicht einfach geschafft.

Beim Nachspannen der Wanten fällt mir dann noch der 13er-Schlüssel ins Wasser, zum Glück kann mir mein Stegnachbar einen leihen. Langsam wird es Abend. Der Salznacke von nebenan hat seine Kuchenbude aufgebaut und es sieht sehr gemütlich aus, wie er da jetzt so sitzt mit seiner Frau. Es riecht auch herrlich nach Bratkartoffeln von drüben. Ich mache für heute Schluss, morgen ist auch noch ein Tag und während ich bei einem lauwarmen Getränk – der Kühlschrank ist defekt und das habe ich im Winterlager vergessen zu reparieren – in die untergehende Sonne blinzle, nehme ich mir fest vor: Ab jetzt schreibe ich alles auf eine Liste: Wo liegt was, was ist zu tun, was muss alles an Bord. Ein guter Vorsatz – fragt sich nur, ob ich dann nach dem Winterlager in den Tiefen meines Bootes die Liste wiederfinden werde.

SCE als Trainingsbasis für das Starboot

Ein starker Auftritt mit dem SCE

Sicher sind Ihnen schon die vielen Starboote auf dem Gelände des SCE aufgefallen. Welche Geschichte versteckt sich hinter dem Star und wieso haben sie nun ein Trainingszentrum beim Segelclub Eckernförde?



Der Star wurde 1910 als offenes Zwei-Mann-Kielboot von William Gardner und Francis Sweisguth in den USA entworfen. Ein Jahr später, 1911, wurde in New York (USA) ein internationaler Interessenverband gegründet, die International Star Class Yacht Racing Association (ISCYRA) welche seit 1922 jährlich eine Weltmeisterschaft veranstaltet. Von 1932 bis 2012 hat der Star an den Olympischen Spielen teilgenommen und ist immer noch eines der sportlichsten und anspruchsvollsten



Tonnenrundung auf Stoller Grund. Foto: Dierk Thomsen

2-Mann-Kielboote mit einer weltweiten Verbreitung. Bis heute wurden knapp 8.600 Stars gebaut.

Ganz bewusst ist die Klasse immer eine Weltklasse gewesen und fand ihre Ländergrenzen zwangsläufig nur bei den Segelnationenkürzeln.

Die Klasse selbst ist in Regionen ohne Staatengrenzen aufgeteilt. Sie kennt nur eine Western- und eine Eastern-Hemisphere, sowie Kontinente mit ihren bewusst länderübergreifenden weltweiten 21 Districten. Am Ende bzw. Anfang stehen die aktuell insgesamt 182 Flotten. Das Revier der Eckernförder Bucht gehört zur Kieler Flotte dessen Reichweite von Ostholstein bis Flensburg reicht. Die Kieler Flotte gehört damit seit 1935 zum 13. District der weltweit 21 Districte der mit Großbritannien, den Benelux-Staaten, Dänemark und den nördlichen Teil von Deutschland mit aktuell insgesamt 10 Flotten und 79 aktiven Staren umfasst. Insgesamt

samt gibt es heute ca. 1.000 aktive Starboote von denen ca. 400 regelmäßig auf den Regattakursen weltweit gesegelt werden. 1.100 aktive Mitglieder werden von der professionellen Zentrale in San Diego und ihrem Klassenpräsidenten Paul Cayard be-



Star bei 25 kn im Glitsch mit rd. 13 kn Fahrt. Foto: Sander van der Borch

treut. Paul ist seit seinen Erfolgen im Americas-Cup und anderen Klassen in der Segelwelt sicherlich ein Begriff.

In der Entwicklung der Klasse hat sich viel getan und auch das seit 1990 bestehende Gewichtslimit für die Mannschaft hat dazu beigetragen,



Kurz vor dem Start in einer Linie. Foto: Borbet

dass Sportlichkeit vor Körpergewicht steht. Als Mannschaft ist bei maximal 213 kg somit das Limit gesetzt um an Internationalen Meisterschaften wie

der Welt- oder den Kontinentalmeisterschaften teilzunehmen. Die besten Mannschaften kommen heutzutage auf ca. 205 -210 kg Gewicht um das 6,92 m lange, 671 kg schwere und mit 27,9 m² reichlich getakelte Boot im Zaum zu halten. Es gibt aber auch einige Damenmannschaften die mutig genug sind, sich den Herausforderungen des Stars mit dem langen Großbaum, den vielen Trimmmöglichkeiten und dem Hantieren mit den Ober- und Unterbackstagen zu stellen. Es empfiehlt sich daher nie die Segelhandschuhe zu vergessen.

Darüber hinaus hat die Starclass noch etwas ganz Besonderes. Die Klassengemeinschaft, die Freundschaft der Segler, Verantwortung und die Tradition mit der Kombination von technologischer wie auch körperlicher und geistiger Hochleistung bringen erfolgreiche Segler und Seglerinnen hervor. Dies gilt es zu erhalten und fortzusetzen.

Wie überall im Segelsport steigt auch bei den Staren der Altersdurch-

schnitt und die Klasse muss an der Attraktivität für Nachwuchssegler arbeiten. Die Ansprache von jungen Leuten stellt viele Klassen heutzutage vor neue Herausforderungen und die körperlichen Anforderungen des Starbootes setzen zusätzliche Grenzen. Zudem kauft sich keiner ein Starboot, um es mal nur auszuprobieren, auch wenn es komplette Schiffe mit Trailer, mit denen man noch vernünftig segeln kann, schon für 5.000 € im Markt gibt.



Dichtes Gedränge an der WM-Luvtonne. Foto: M. Orsini

Aus diesem Grund hat der Heinz Nixdorf Verein zur Förderung des Segelsports e.V. in Zusammenarbeit mit der Kieler Flotte die Heinz-Nixdorf-Star-Academy ins Leben gerufen. Mit ihr sollen speziell Segler und Seglerinnen unter 30 Jahren aber auch Sportler/innen die langfristig mit einem Sportgerät im Team Erfolge erarbeiten wollen für das Boot begeistert werden. Die Akademie stellt nahezu einheitliche Starboote und Segel bereit, trainiert mit erfolgreichen Trainern und fährt gemeinsam zu den Regatten.

Dazu braucht es natürlich Vorbilder und die Möglichkeit in einem Zentrum an den Staren zu arbeiten und zu trainieren. Der Umstand, dass der Star ohne einen Kran nicht ins Wasser kann und üblicherweise auch nicht mit Unterwasserfarbe aus-



Internationaler Starnachwuchs mit Akademieleiter Joachim Hellmich (r.) und Arnd Glunde. Foto: Spehr

gestattet als Dauerwasserlieger am Steg liegt, muss beachtet werden. Nach ersten Versuchen, ein Leistungszentrum in Kiel oder Flensburg zu errichten, ist die Kieler Flotte auf den SCE aufmerksam geworden.

Bei einem Gespräch mit dem SCE-Vorstand haben wir das Angebot erhalten, unser Leistungszentrum der Akademie auf dem perfekten Vereinsgelände des SCE zu errichten. Und so stehen nun die Stare auf ihren Trailern und prägen für die kommende Zeit das Hafengebilde mit. Dabei ist es uns ein Anliegen gemeinsam mit dem Vorstand weitere Mitglieder für den SCE zu werben. Das das Training dann im modernen Clubhaus bei einem guten Essen enden kann ist ein weiterer Vorteil dieser Partnerschaft.

Nicht zuletzt dank der Unterstützung durch den SCE können wir bei den Vorbildern aus dem Vollen schöpfen, nachdem unser Flottenteam Max Kohlhoff und Ole Burzinski 2023 in Scarlino/Italien mit ihrem Star GER 8489 Weltmeister geworden sind und nun statt des roten Sterns einen goldenen Stern im Segel



Arnd Glunde, Jesper Spehr, Vincent Schrader, Ole Burzinski, Max Kohlhoff, Jan Borbet, Marcel Vockel (v.r.) und die WM-Trophäe in Scarlino/Italien 9/2023. Foto: Spehr

fahren dürfen. Max und Ole reihen sich damit in einen illustren Kreis von Segelidolen, wie Paul Elvström oder Lowell North sowie Dennis Conner und nicht zuletzt Robert Scheidt, die ebenfalls Starboot Weltmeister geworden sind, ein. Mit ihren Sparringspartnern Nick Heuwinkel mit Jesper Spehr (GER 8470) und Vincent Schrader mit Marcel Vockel (GER 8370) sind für dieses und das nächste Jahr schon klare Ziele im Visier. Dabei wird 2025 die Weltmeisterschaft in Split im Mittelpunkt stehen.

Die Akademie will aber auch neue Segler und Seglerinnen ansprechen und ihnen mit einem Schnupperangebot Trainingseinheiten im Star anbieten. Wir freuen uns zudem, wenn interessierte SCE-Mitglieder mit Lust auf das Starboot auf uns zukommen, uns ansprechen und je nach Fähigkeiten als Steuermann oder Vorschoter das Boot kennen lernen. Dabei wird dann ein erfahrener Staristi mit an Bord sein, um die Mög-

lichkeiten des Bootes schneller kennen zu lernen. Gern können Interessierte auch per mail an aglunde@web.de auf uns zukommen und einen Termin vereinbaren.

So sind seit März 2024 die Starboote in Eckernförde in die Saison gestartet. Es soll dieses Jahr aber nicht nur in Eckernförde trainiert werden, sondern wir sind mit dem SCE in vollen Vorbereitungen für die diesjährige Eastern Hemisphere Championship (EHC) als Saisonhöhepunkt in Nordeuropa. Diese internationale Meisterschaft lädt weltweit alle Starbootsegler ein und der Gewinner darf einen silbernen Stern anstatt des roten Sterns im Segel fahren. Vom 2. – 6. Juli 2024 werden bis zu 50 Stars erwartet und im Hafen des SCE ein beachtliches Bild präsentieren. Die Eckernförder Bucht wird uns dabei ein bisher vom Star noch nicht genutztes Regattarevier mit kurzen Anfahrtswegen bieten und mit dem Clubgelände und Eckernförde selbst ein tolles Ambiente präsentieren. Wer mehr über das Starboot und die Klasse selbst erfahren möchte dem empfehlen wir das seit 1921 jährlich erscheinende Starlog. Dieses englischsprachige Klassenbuch ist unter <https://starclass.org/assets/documents/StarLog2023.pdf> aufrufbar und man wird beim Lesen auf viele Namen der besten Segler der Welt stoßen, für die das Starboot bis heute immer noch das anspruchsvollste Wettkampfboot der Welt ist.



Bootssicherheitstraining in Elsfleth

Liebe Segelfreunde, seit einigen Jahren segele ich mit meiner Frau und/oder Freunden auf unserer Comfortina 38 über die Ostsee. Wir tragen immer Schwimmwesten, riskieren wenig und fühlten uns somit immer sicher.



Der Einstieg ist nicht einfach, aber machbar

Im November 2023 haben wir, über Comfortina-Yachts organisiert, an einem zwei-

tägigen Sicherheitstraining in Elsfleth teilgenommen. Von diesem einschneidenden Erlebnis will und muss ich Euch als Clubkamerad unbedingt berichten.

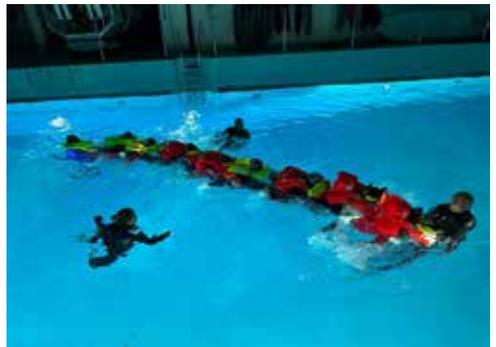
Das kleine Städtchen Elsfleth liegt mittig zwischen Bremen und der Nordsee und ist bekannt für die Jade Hochschule. Dort werden Schiffsoffiziere für die internationale Schifffahrt ausgebildet. Außerdem befindet sich dort das hochmoderne und architektonisch ansprechende Maritime Kompetenzzentrum. Hier finden am Wochenende die Sicherheitstrainingskurse statt.

Unser Kurs „Sicherheit auf See“ war top organisiert und didaktisch sehr hochwertig.

Die theoretische und praktische Ausbildung umfasste die folgenden Themen:

1. Überleben auf See
2. Brandbekämpfung
3. Pyrotechnik
4. Leckabwehr
5. Erste Hilfe auf See

Was hat uns an diesem Kurs so fasziniert? Neben der Vermittlung von theoretischem Lehrstoff konnten wir die neuesten



Viel anstrengende Wasserarbeit ist unabdingbar

sicherheitsrelevanten Materialien und Geräte sowie Literatur kennenlernen und ausprobieren.

Wie wichtig für die eigene Sicherheit Theorie und Praxis sind, hat meine Frau gleich zu Anfang erleben müssen. Beim Sprung ins ca. zwei Meter tiefe Wasserbecken, in voller Segelbekleidung, löste die Automatik ihrer neuen Schwimmweste nicht aus. Gott sei Dank hatten wir vorher im Theorieunterricht die Handauslösung besprochen und es waren bei dem Kurs immer und überall Trainer zu Hilfe.

Das Highlight war natürlich die zweieinhalbstündige Übung im Sicherheitstrainingsbecken. Vollkommen abgedunkelt, bei Wellengang, Regen und Wind. Unter diesen Bedingungen in der Gruppe zu schwimmen oder eine auf dem Kopf schwimmende Rettungsinsel umzudrehen und hineinzuklettern war sicherlich anstrengend, aber machbar. Die anschließende Rettungsübung mit der Helikopterwinde war dann eine gute Entschädigung.



Auch Pyrotechnik sollte mal geübt werden

Auch die Übung, eine Bordwand, egal ob im Sicherheitstuch, Pob-Net oder nur am Haken, hochgezogen zu werden, gibt einem die Sicherheit: Ja, es funktioniert. Abgerundet wurde der Kurs beim leckeren Abendessen in unserem Hotel Kogge bei guten Gesprächen unter Seglern.

Fazit: Schon auf der Heimfahrt waren die Anstrengungen vergessen, und meine Frau und ich waren uns einig. Es war ein hochinteressantes und informatives Wochenende. Wir haben sehr viel gelernt und eine Menge Spaß gehabt.

Die Sicherheitsliste auf unserem Boot werden wir überarbeiten, die Geräte überprüfen, und sicherlich braucht es Ergänzungen.

Die Kursgebühr von 325.- €/Pers. hat sich auf jeden Fall gelohnt. Wir können den Kurs mit gutem Gewissen für jeden Segler nur weiterempfehlen.

Mast und Schotbruch

Mimi & Kurt Ehlers

Bei Nachfragen bin ich jederzeit gerne erreichbar unter 0171 4979 555

*Wir wünschen eine schöne
Segelsaison 2024*

**EXZELLENT
DENTAL**

Mit Sicherheit schöne Zähne
seit 2009



Eure Andrea Baasch & Crew

Exzellent Dental - Gettorf - www.exzellent-dental.de
Tel. 04346 938972 - E-Mail: info@exzellent-dental.de

Wenn der Mastenkran erzählen könnte

Wenn sich die Saison dem Ende zu neigt, ist in der jährlichen Wiederholung der Mastenkran für die Skipper der Dreh- und Angelpunkt, wenn es gilt, das Schiff vom Mast zu befreien. Es ist ein regelmäßiger Vorgang, jedoch mit umgekehrten Vorzeichen wie im Frühjahr. Erlebt man jedoch die Hektik und Anspannung einzelner, scheint die Aktion für den ein oder anderen durchaus die größere Herausforderung als der dreiwöchige Urlaubstörn zu sein. Auf welche Seite die Fender hängen, Backbord oder Steuerbord anlegen, Kranhaken vor oder hinter den Mast, was ist besser, Vor- oder Achterspring und so weiter. Ja, da wäre dann noch, wenn man sich endlich zur Aktion durchgerungen hat, schnellstmöglich den Platz unterm Kran zu sichern. Liegt das Boot erstmal vor Ort, bleibt genügend Zeit, Böcke zusammenzusuchen. Noch cleverer sind die, die sich das Umladen vom Bock auf den Mastenwagen von vornherein ersparen und ihren Mast gleich auf dem Wagen ablegen, um dann in Ruhe, das Schiff liegt noch an der Pier, das ganze Gedöns wie Wanten, Antennen oder Lampen abzubauen. Da man sich den Wagen schon mal gesichert hat, bietet es sich an, damit auch gleich im Anschluss die gerollten Wanten zur Halle zu fahren, und danach auch noch den Großbaum mit dem rollenden Transportmittel irgendwohin zu karren. „Wann kommen die denn wieder?“, fragt sich der Nächste, der seinen Mast schon am Kran hängen hat. Er möchte diesen einfach nur mit dem Wagen hinter die Halle fahren und ihn dort auf den bereitgestellten Böcken ablegen und ihn dort, ohne jemanden zu beeinträchtigen, in Ruhe für den Winterzustand vorbereiten. Dass es auch schnell geht, beweisen diejenigen, die den Großbaum schon weg, Unterwanten von den Püttings ab und die restliche Verstagung soweit gelockert haben, dass nur noch wenige Spannerumdrehungen für das komplette Lösen erforderlich sind.

Ach ja, fast schon aus dem Blickfeld verschwunden ist das Mastenlager. Ist dort eigentlich genügend Platz, reduziert sich dieser sehr schnell für die Allgemeinheit, wenn der Mast so hingelegt wird, dass die nicht abgebaute Radarantenne die nächste Etage überragt und dort das Ablegen weiterer Masten verhindert. Na ja, jetzt kommt erstmal der Winterschlaf und wenn der erste Schnee darüber gerieselt und der Unmut anderer vergessen ist, geht es zum Saisonbeginn wieder los, jedoch umgekehrt – versprochen!

Wer es gemerkt hat, der Text ist schon etwas älter und manch einer er-

innert sich noch an die Zeiten, als das Gedränge unterm Kran groß war. Dank HIS sind die Abläufe nun zeitlich geregelt, es darf halt nur nichts Unvorhergesehenes passieren, wie z.B. neulich die falsch angebauten Salinge.

Udo Hallstein



TRANKV!LE
electric vehicles



F
A
L
T
R
Ä
D
E
R
&
S
C
O
O
T
E
R



Rathausstraße 8
24103 Kiel
+ 49 431 55685104
Kiel@trankvile.com
www.trankvile.de

Karibik und zurück!

Beagles dritte Nordatlantikrunde, Juni 22 – Juli 23, Teil 2
von Alice und Uli Zenneck

Kleine Antillen, Dominikanische Republik und Bahamas

Wir verließen Saint Lucia an 3. Januar mit dem Ziel Le Marin auf Martinique. Es sollte ein gemütlicher Tagestörn sein, doch die Strömung zwischen den Inseln und eine chaotische Welle bremsen. Nach der langen Zeit auf hoher See und auf Inseln mit begrenzter Versorgung war es traumhaft, einen französischen Supermarkt neben dem Hafen zu haben und der Hafengrill von Le Marin ist fantastisch! Martinique bietet schöne Buchten und mit Fort-de-France auch eine veritable Stadt. Es ging dann weiter nach Dominica. Die Prince Rupert Bay im Norden mit dem Nationalpark Indian River war unser Hauptziel und ein Volltreffer. Wir buchten eine Bootsfahrt mit dem Guide Albert, der uns einen amphibischen Urwald mit seiner Tierwelt zeigte. Der bunte Obst- und Gemüsemarkt vor Ort rundete den Besuch ab. Der Nationalpark ist für die Bewohner dort äußerst wertvoll. Mehrere Dutzend Guides haben hier regelmäßig ein Einkommen in einer sehr armen Inselrepublik.



Strandbar St. Pierre, Martinique mit Blick auf unser Schiff

Die Überfahrt nach Guadeloupe war sportlich. Die Kap-Effekte der hohen Inseln sind beeindruckend und mehrere Squalls lieferten fetzige Böen. In Pointe-à-Pitre hatten wir einen Liegeplatz gebucht. Dort kauften und installierten wir leistungsfähigere PV-Paneele. Anders als 2014 hatte eine regelmäßig dichte Bewölkung im Lee der hohen Inseln oft nur wenig Strom für unsere Batterien gebracht. Bei der Fahrt um das Südende von Guadeloupe mussten wir feststellen, dass unsere hydraulische Ruderanlage plötzlich einen deutlichen Schlupf entwickelt hatte. In der nächsten Bucht überlegten wir, was zu tun sei. Sint Maarten, unser übernächstes Ziel bot sich dafür an. Dank fest installierter Notpinne gingen wir dabei

kein Risiko ein, doch die folgende Starkwindfahrt nach Antigua war ein echtes Fitnessprogramm. English Harbour dort ist ein Highlight. In der tief eingeschnittenen Ordnance Bay fanden wir zwischen dichten Mangroven einen perfekten Ankerplatz. In Dinghi-Distanz konnten wir die historischen Stätten von Nelsons Dockyard



Nationalpark Indian River, Dominica

und einen Supermarkt mit eigenem Anleger erreichen. Nachts erfüllte der Gesang der Pfeiffrösche die Dunkelheit. Auch die 92 Meilen nach Sint Maarten waren anspruchsvoll. Teilweise überquerten uns Squalls



Nelsons Dockyard English Harbour, Antigua

im Stundentakt und dabei mussten wir oft von Hand steuern. Nach einer Pause vor Anker konnten wir durch die geöffnete Klappbrücke zur Simpson Bay Marina verholen, um die geplante Reparatur der Hydraulikanlage anzugehen. Wir fanden auch einen Spezialbetrieb, der allerdings eine Woche brauchte, die Sache zu begutachten. Ein Reparaturversuch der Steuerstandpumpe blieb ohne Erfolg. Das schien fatal, doch Manni Zappe von der Lütten Werft in Eckernförde fand eine Originalpumpe nahe Amsterdam, die uns dank Direktflug noch gerade eben rechtzeitig für unsere weiteren Planungen erreichte. Drei Wochen Aufenthalt waren es geworden, aber Sint Maarten bietet



Snoopy Island Superyachtmarina Sint Maarten

tolle Strandbars, gute Versorgung und eine Superyachtmarina namens Snoopy Island. Da die Insel 2017 von einem verheerenden Hurrikan getroffen wurde, waren noch nicht alle Teile der da-

mals zerstörten Marina wieder funktionsfähig. Wir durften darum auf Snoopy Island duschen und so die fest abgeschottete Welt der Superyachten erkunden. Ein fremde Welt! Die gut 300 Meilen nach Cap Cana in



Hydraulikteam in Aktion

der Dominikanischen Republik gingen wir direkt an. Der Törn war fast perfekt bei einem NO-Passat mit 3 – 4 Bft. Die Windfahne übernahm und steuerte fast ohne Unterbrechung bis zum Ziel. Wir hatten traumhafte Nächte unter einer glitzernden Milchstraße und der Große Wagen mit dem Polarstern und das Kreuz des Südens waren einige Zeit gleichzeitig am Himmel sichtbar. Nach der Passage von Puerto Rico frischte es in der berühmten Mona Passage kräftig auf. Es gab einen tollen Ritt durch wüste Wellen bis zum Korallengürtel vor Cap Cana. Dort war sorgfältiges Navigieren im flachen Zufahrtkanal angesagt. Im mittäglichen Sonnen-



Badebucht im Resort Cap Cana, Dominikanische Republik

licht konnten wir alle Bodendetails genau sehen. Die Marina Cap Cana ist Teil eines riesigen Resorts, zu dem Einheimische nur als Servicepersonal Zutritt haben. Sehr gewöhnungsbedürftig! Ein internationaler Flughafen

gehört auch dazu und bietet Direktflüge nach Frankfurt. Wir nutzten das für einen dreiwöchigen Besuch in der Heimat. Zurück in Cap Cana hatten wir das Glück besonders netter Nachbarn in der Marina, die uns spontan eine Mitfahrt in ihrem Leihwagen zum fernen Supermarkt in der nächsten Stadt anboten. Die fröhliche junge Crew der Aurora von Altona trafen wir zu unserer Freude auf dem Rückweg über den Atlantik noch mehrfach. Zwei weitere Häfen haben wir noch in der DomRep besucht, Puerto Bahia bei Samaná und Puerto Plata. Beide Orte waren höchst interessant für uns. So ein wüstes Zweiradgewühl auf den Straßen hatten wir bislang

noch nicht erlebt. Auch die Küstenfahrten waren spannend. Vor einer Landzunge lagen Kleinfischer nachts unbeleuchtet vor Anker. Als wir auf etwa 50 m herangekommen waren, leuchteten plötzlich kräftige Lichter vor uns auf. Alice konnte gerade noch das Ruder herumreißen und die Kollision vermeiden. Bei der Anfahrt von Samaná entdeckte Uli zwei rote Seile im Heckwasser. Wir hatten



Schiffsputz von unten, Cap Cana, Dominikanische Republik

in der Nacht unbeleuchtetes Fischereigerät überlaufen, welches am Skeg hängen geblieben war. Mit viel Glück konnten wir uns noch vor dem Hafen davon befreien. (CapCana, Schiffsputz) Erst nachdem die Marine der DomRep ihr OK gegeben hatte, durften wir die gut 200 Meilen zu den Bahamas in Angriff nehmen. Ein konstanter Passat mit 4 – 6 Bft und wenige Squalls sorgten wieder für beste Segelbedingungen. Auf den Bahamas hatten wir die erhofft traumhaften Ankerplätze im Schutz von Korallenbänken.



Vor Anker, Little Harbour Long Island, Bahamas

Little Harbour auf Long Island war absolut perfekt. Wir lagen direkt hinter einem Inselchen bei 3 m Wassertiefe und bald gab es nette Gesellschaft von einem alten Bekannten unserer ersten Atlantikrunde. Schwere Dünung wurde allerdings vorhergesagt, die die Zufahrt unpassierbar machen würde. Big Harbor war nur einen

Katzensprung entfernt und wir hatten Glück, in die Flying Fish Marina dort einlaufen zu können. Dort dominierten amerikanische Großfisch-Angelboote und zahlreiche Boxen waren frei. Dennoch wurden zwei befreundete Segelcrews abgewiesen, was wir nicht verstanden. Die Großfisch-



Haie prügeln sich um Fischabfälle, Flying Fish Marina
Long Island, Bahamas

angler filetierten ihre Beute im Hafen und dutzende von Haien prügeln sich spektakulär um die Abfälle. Es gab nur einen Miniladen in dem Ort Clarence Town, Ericas Bakery mit Lebensmittelverkauf, Mehl wollte die Inhaberin uns aber nicht verkaufen. Hefe und andere Backzutaten gab es schon. Wir staunten!

Zurück nach Europa über

Bermuda und die Azoren

Mit der Windvorhersage SO 3 – 4 starteten wir Richtung Bermuda. Es ging also gemütlich los, doch schon in der zweiten Nacht erwischten uns mehrere schwere Gewitter. Dann eine Flaute, doch die folgenden Grib-Dateien von WetterWelt deuteten auf 40 kn Wind zwei Tage direkt voraus. Wir fuhren einen Ausweichkurs, doch das angekündigte Starkwindfeld war zum angegebenen Zeitpunkt nicht vorhanden. Exakt das gleiche Spiel gab es ein zweites Mal. Auch unsere Routerin Jule in der Heimat erlebte, wie Sturmwarnungen auftauchten und wieder verschwanden.



Beagle längsseits Aurora von Altona, St. George`s, Bermuda

Die Wettermodelle waren wohl überfordert! Auf direktem Kurs hätten wir ein bis zwei Tage Fahrzeit einsparen können. Bemerkenswert waren die kontinuierlich fallenden Wasser- und Lufttemperaturen. Die St. George's Bay auf Bermuda war proppenvoll, denn wie wir waren viele Segler aus Europa nach Corona auf dem Atlantik unterwegs.

Im Ankerfeld hatten wir viele schwere Squalls mit Winden bis zu 40 kn. Dabei gerieten wir auch in Bedrängnis.

Ein Nachbarlieger hatte sich losgerissen und an unserem Bugkorb verhakt. Unser Anker hielt beide Schiffe. Gemeinsam konnten wir die Schiffe wieder trennen, der Kollisionspartner trieb ab und wurde nicht mehr gesehen! Landbesuche mit dem Dinghi waren unter diesen Bedingungen schwierig, Aurora von Altona hatte aber einen der raren Liegeplätze der St. George's Marina ergattert und lud uns ein, längsseits zu gehen. Toll! Jetzt waren Duschen, Wäsche waschen, Einkaufen und nette Ausflüge in dieser sehr britischen Steueroase angesagt. (BeagleAurora) Die Wettervorhersagen Richtung Azoren waren nicht erbaulich. Alles deutete auf größere Flaute voraus und es war auch mit Ostwind zu rechnen. Der Start war entspannt mit drei Tagen SW 3 – 6 Bft, es folgten Gewitter und ein Winddreher. Hoch am Wind bei 4 – 7 Bft wurde es für zwei Tage sehr sportlich und dann war die erste größere Flaute da, die wir mit der Maschine überbrückten. Die nächste Gewitterfront mit Sturmböen kam wieder aus SW, dann folgten Winde aus O und S. Ein großer Thunfisch ging an die Angel, der leider nicht aus der Tiefe hochgezogen werden konnte. Mit Bedauern wurde die Schnur gekappt, weil wir zwei ein so großes Tier nicht sinnvoll nutzen konnten. Nach einer Ostwindphase erreichte uns der riesige Kern des Azorenhochs. Drei Tage trieben wir beige-dreht und schauten einigen kapitalen Goldmakrelen dabei zu, uns zu umrunden. Uli zeigte ihnen alle seine Köder.



Flautendrift im Kern des Azorenhochs

Sie waren nicht interessiert. 60 Stunden brummte der Diesel anschließend dem erhofften Wind entgegen, bis wir unser Tank-Sicherheitslimit erreicht hatten. Es dauerte aber noch 6 Stunden bis der Wind kam, der rasch auf NW 5 – 7 Bft aufbriste. Dann drehte er wieder. Mehr als 24 Stunden hatten wir durchgehend NO 6 – 7 Bft, also genau gegen an. Die Wellen waren höchst chaotisch, Beagle vollführte regelrechte Bocksprünge, kletterte aber meist wacker durch die steilen Wellenfronten. Wir genossen dieses Rodeo trotz der eingefangenen blauen Flecken. Nur eines war schade. Es gab nur Nescafé. Der Kaffeefilter war nicht auf der Kanne



Schwerwetter in der Dämmerung

geblieben. Bis Horta hatten wir anschließend noch einmal das volle Programm mit viel Starkwind, oft aus Ost. Für die letzten 80 Meilen brauchten wir volle zwei Tage im Angesicht unseres Reiseziels. Der Hammer war die Düse zwischen Faial und der Nachbarinsel Pico zwei Meilen vor Horta. Mit dem letzten Tageslicht konnten wir nach 29 Tagen und 2003 Meilen im übervollen Vorhafen von Horta bei starkem Wind Anker werfen. Er hielt sofort! Zwei Tage später konnten wir in die Marina verholen. Dort sahen wir einige TO-Ständer flattern und bald saßen wir mit mehreren Crews vergnügt zusammen beim Bier



Außenmole Horta mit Beagles Bild von 2018, Faial, Azoren

und einem geschenkten Schwertfisch vom Grill. (Flautendrift, Schwerwetter, AußenmoleHorta) In Horta sind Gastronomie, Supermärkte und die technische Unterstützung für Segler bestens aufgestellt, so dass wir schon bald wieder für die letzte Ozeanstrecke nach Falmouth in Cornwall fit waren. Diese war unspektakulär. Zwar gab es Flauten und Starkwindphasen, doch kamen diese stets als Backstagsbrisen. Es war kühl und regnete oft, nicht so wie im Frühsommer 2023 zu Hause. Im Englischen Kanal fanden wir moderate Westwinde, nur rund um Calais war eine größere Flaute mit mehreren Gewittern und viel Regen. Beim Stopp in Ijmuiden in den Niederlanden dann ein merkwürdiger Anblick bei der



Sturmschaden auf Werfthof Ijmuiden

Anfahrt zur Marina. Ein halb umgestürztes Segelboot auf einem Werfthof, welches sich auf ein Nachbarboot lehnte. Neugierig suchten wir den Ort und fanden das Schiff von zwei Stützen eines Lagerbocks regelrecht aufgespießt. Ein lokaler Orkan hatte hier 6 Tage zuvor gewütet. Wir rieben uns die Augen. Hätten uns die Flaute vor den Azoren nicht eine knappe Woche aufgehalten, wären wir möglicherweise direkt in das Unwetter mit bis zu 80 kn Wind geraten! Der Gribfile vom Tag vor dem Ereignis hatte keine Sturmwarnung für das Gebiet enthalten. Bei WetterWelt nachgefragt teilte uns Sebastian Wache mit, dass sie für dieses Ereignis nur wenige Stunden Vorwarnzeit hatten. Derart kurzfristige Wetterwechsel würden aktuell häufiger beobachtet. Beim Abschied vom Atlantik, bei unserer nächtlichen Einfahrt in die Elbmündung wurden wir noch einmal gut gefordert. Der

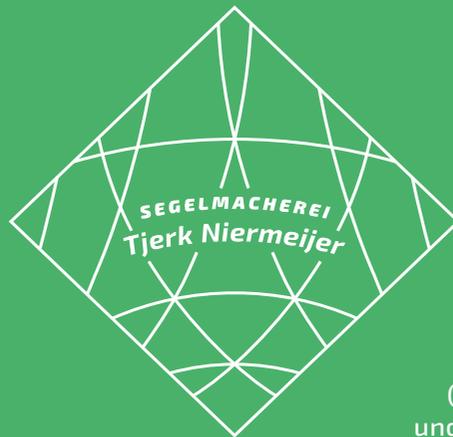


Beagle zurück an D288 im SCE Yachthafen

Ebbstrom lief kraftvoll gegen uns und es frischte auf. Bei 20 kn Ost ging es kaum noch voran in der kurzen und steilen See. Wir hangelten uns mühevoll von Tonne zu Tonne bis die Tide kippte und wir nach Cuxhaven rauschen konnten. Bei der Heimfahrt durch Elbe und NOK hatten wir eine himmlisch ruhige Übernachtung am Rastplatz Gieselauka-

nal. Die SCE-Marina erreichten wir am 17.7.23 um 22 Uhr. Auf dem Steg standen unsere lieben Nachbarn Sabine und Walter von der Mutsch. Sie waren am Nachmittag von einer Frühsommerreise zurückgekehrt. Es wurde ein sehr vergnügter Törnabschluss!

Fazit der Reise. Wir haben sie in allen Teilen sehr genossen! Das gilt auch für die turbulenten Starkwindpassagen, denn unsere wackere Beagle hat uns zwar oft langsam, doch stets sicher ans Ziel gebracht. Wir hatten in keiner Phase echte Schwierigkeiten, doch das Wetter dieser Atlantikrunde war regelrecht verrückt! Ein besonderes Highlight waren äußerst positive Erfahrungen mit zahlreichen Menschen, die uns begegnet sind und die uns – den Fremden von irgendwoher – nett und freundlich jede Form der Unterstützung gewährt haben, wenn wir irgendetwas benötigten! Unsere Proben zur Bestimmung von Mikroplastikkonzentrationen entlang unserer Route befinden sich noch beim Helmholtz Zentrum HEREON in Geesthacht zur Auswertung. Wenn die Ergebnisse vorliegen, werden wir in unserem Blog <https://sybeagle.wordpress.com> darüber berichten.



• Segel

Neuanfertigung
und Reparatur

• Persenninge

Neuanfertigung und
Reparatur

• Service

An- und Abschlagen von Segeln

• Rigg

Stehendes und
laufendes Gut,
Rollanlagen
(Neuanfertigung
und Reparatur)

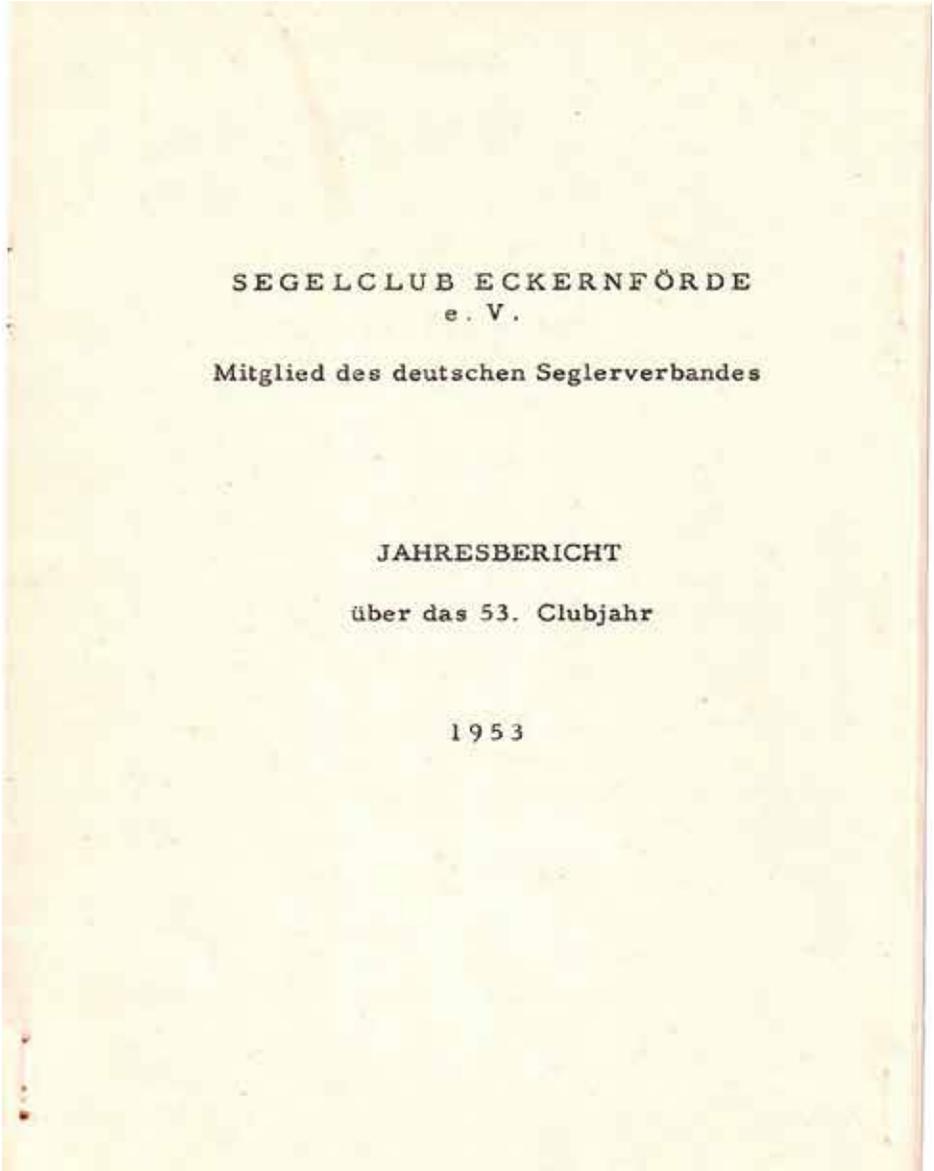
• Reinigung

von Segeln und Persenningen

Anno dazumal

Mal in der Klamottenkiste gekramt und fündig geworden:

Der Jahresbericht von 1953 mit einem Einblick in das damalige Vereinsleben, den gemeinsamen Fahrten und mit einer Übersicht über die 23 Boote, mit denen seinerzeit der Segelsport in unserem Club betrieben wurde. Viel Spaß beim Lesen und bei der ein oder anderen Erinnerung.



GESCHÄFTSBERICHT 1953.

Der Beginn unseres 53. Clubjahres wurde überschattet von dem unerwarteten Hinscheiden unseres allseits verehrten ersten Vorsitzenden, Herrn Rechtsanwalt Loewer. Der Club verdankt seinem rastlosen Bemühen um die Weiterentwicklung des Segelsports unendlich viel, und er wird stets unvergessen bleiben. Als sein Nachfolger wurde am 28. 7. 53 Herr Hermann Sieck einstimmig zum neuen ersten Vorsitzenden gewählt.

Im Verlaufe des Sommers verstarb einer unserer ältesten Segler, Herr Hans Schaper, Hamburg, dem wir ein ehrendes Andenken bewahren werden. Die Entwicklung des Clubs war im verflossenen Jahr weiterhin günstig. 12 Austritten, meistens wegen Umsiedelns, standen 22 Neuaufnahmen gegenüber, so dass die Gesamtmitgliederzahl Ende des Jahres 140 aktive, passive und jugendliche Mitglieder betrug. Demgegenüber lässt der Bestand an Yachten nach wie vor zu wünschen übrig. Zu unserer Flotte kamen der Pirat "Bubi" (Eigner Werner Witt) und die O-Jolle "Wella" (Eigner Oehlmann, Hamburg), wogegen leider "Rosi", "Seehund" und "Kleine Brise" nach auswärts verkauft wurden. Erfreulicherweise sind drei grössere Yachten im Selbstbau im Entstehen, von denen eine bereits im Sommer 1954 segeln wird. Der Vorstand hofft, dass diesen Neubauten weitere folgen werden und so unsere Flotte den lange gewünschten Auftrieb erhält. Das Clubheim am Yachthafen entwickelte sich langsam immer mehr zum geselligen Mittelpunkt für unsere Mitglieder während des Sommers. Der Vorstand begrüsst diese Entwicklung aus

serordentlich und bittet insbesondere die passiven Mitglieder, seine Bemühungen um den geselligen Zusammenhalt aller Mitglieder zu unterstützen und das Clubheim, das im übrigen ein herrliches Ziel für sommerliche Abendspaziergänge ist, recht häufig zu besuchen. Im vergangenen Jahr besuchten 209 auswärtige Yachten den Yachthafen, darunter wie in den Jahren vorher 3 Yachten aus Svendborg. Am Rande sei bemerkt, dass wir hierdurch für ca. 600 zusätzliche Sommergäste in Eckernförde gesorgt haben. Die Gäste waren ausnahmslos von unserem Clubheim begeistert, wie die vielen Dankesbezeugungen im Gästebuch ausweisen. Eine ganze Reihe von Seglern hat einen Besuch in Eckernförde bereits in das ständige Sommerprogramm aufgenommen. Der Hamburger Zweimaster "Evelyn" (Eigner Tankreeder Weitert, Hamburg) hatte sich unseren Yachthafen als ständigen Liegeplatz für den ganzen Sommer ausgesucht. Für die Instandhaltung der gesamten Anlage wurden im verflossenen Jahr erhebliche Mittel aufgewendet. Das Haus erhielt einen haltbaren neuen Anstrich, das Dach wurde geteert und die Brücke konserviert. Das Haus ist jetzt im wesentlichen in Ordnung. Der Belag der Brücke bedarf jedoch dringend der Überholung. Im Laufe des Sommers wurde eine Fernsprechanlage eingerichtet, die sich bestens bewährt hat. Das sportliche Programm wurde am 17. 5. mit dem Ansegeln eröffnet. Unter Führung von "Teut IV" segelte die Flotte in geschlossener Kiellinie ihre Kurse über die Förde und bot so den Teilnehmern und Zuschauern das immer wieder schöne Bild der weissen Segel auf blauer Förde. Die angesetzten Picknickfahrten wurden mit grösserer oder ge

ringerer Beteiligung durchgeführt, desgleichen führten gemeinsame Fahrten nach Schleimünde und Strande. Es zeigte sich, dass die grösseren Yachten auch bei den Picknickfahrten längere Seetörns oder Wochenendreisen bevorzugen, was die Jollen nicht schaffen konnten. Der Vorstand ist der Meinung, dass beiden wenigen gemeinsam angesetzten Fahrten ein für alle erreichbares Ziel akzeptiert werden sollte. Auf die Durchführung von Regatten war in Anbetracht der zahlreichen dicht aufeinanderfolgenden Wettfahrten in den benachbarten Revieren im Einvernehmen mit dem Deutschen Seglerverband verzichtet worden. Auch die internen Piratenregatten mussten wegen Weggangs der besten Konkurrenten ausfallen. Der Kutter der Jugendabteilung beteiligte sich an den Wettfahrten anlässlich des norddeutschen Jugendsegelertreffens in Louisenlund wo er mit drei Preisen sehr erfolgreich war. Zur Eröffnung der Schleiwoche hatte der Club eine Motorbootfahrt nach Arnis für die passiven Mitglieder organisiert. Diese wunderschöne Fahrt, für die der Vorstand einen Zuschuss von DM 100.00 gewährt hat wurde leider nur von 12 Mitgliedern mitgemacht so dass sich der Vorstand veranlasst sieht, bei dem mangelnden Interesse und wegen der grossen Unkosten in Zukunft darauf zu verzichten. Die vorgesehene Gästefahrt mit den interessierten passiven Mitgliedern musste wegen schlechten Wetters ausfallen. Unabhängig von der Organi-

sation durch den Club machten eine ganze Reihe von Yachten unserer Flotte ausgedehnte Urlaubsreisen in die nordischen Gewässer, so "Teut IV", "Pik Dame", "Windsbraut II", "Peterle III", "Vineta". Die meisten Seemeilen legte die Besatzung der "Pik Dame" (Herr und Frau Paasch, Herr Vollbehr) mit ihrer Fahrt nach Kopenhagen zurück. Das Absegeln fand planmässig am 20. 9. 1953 statt.

Wenn auch das Wetter im Sommer 53 den Segler nicht restlos zufriedenstellte, so kann rückblickend doch gesagt werden, dass das sportliche Programm und auch die privaten Reisen ohne Schwierigkeiten durchgeführt werden konnten und die Segler voll auf ihre Kosten gekommen sind. An dieser Stelle sei unserem Mitglied, Herrn W. Schumacher für seine Betreuungsgarbeit gedankt.

Das Winterprogramm des Clubs begann am 6. 11. 53 mit einem gut besuchten und ausgezeichnet gehaltenen Vortrag von Herrn A. G. Nissen, Gravenstein, über die Reise des Bremer Zwölfers "Aschanti" nach den vereinigten Staaten. Der Versuch als Weiterführung der gemütlichen, sommerlichen Abende im Clubheim auch im Winter kleine Tanzabende zu veranstalten, musste leider aufgegeben werden, da die Beteiligung zu gering war. Am 15. 11. 53 fand eine Unterrichtung der interessierten Segler über Fragen des Zollwesens durch Herrn Zollgrenzkommissar Schwarz im Clubheim statt. Grossen Anklang fand auch der am 6. 2. 54 durchgeführte Lichtbildvor-

trag von Herrn Schmidt-Wicking, Hamburg, über eine Reise an die norwegische und schwedische Küste. Der Seglerball am 13. 3. 54 in der Seelust war ein gelungenes Fest und die Fortsetzung der Tradition, dass der Seglerball die gesellschaftliche Veranstaltung ist. Zwei weitere Vorträge im Rahmen des Winterprogramms werden im April noch folgen. Im Laufe des Winters wurde ein Navigationslehrgang für den Führerschein B des deutschen Seglerverbandes in der Jungmannschule durchgeführt, der von 9 Clubmitgliedern und drei Oberschülern besucht wurde. Der Vorstand vertrat den Club auf der Jugendleitertagung des deutschen Seglerverbandes in Rendsburg, auf der Tagung der Sparte Segeln des Landessportverbandes in Malente und auf der Tagung der Kreuzerabteilung in Hamburg.

Der Vorstand stellt abschliessend fest, dass die Entwicklung der gesamten Angelegenheiten des Clubs im verflossenen Jahr recht gut verlaufen ist und gibt der Hoffnung Ausdruck, dass alle Mitglieder, aktive, sowie passive, auch im kommenden Jahr alles tun werden, diese Entwicklung fortzusetzen zum Wohle unseres geliebten Sports und der deutschen Segelei.

Gode Wind !

Der Vorstand des Segelclubs Eckernförde

PROGRAMM
FÜR DIE SEGELSAISON 1954

Ansegeln	16. 5. 1954
Herrentour	27. 5. 1954
Geschwaderfahrt an die Schlei	5. -7.6. 1954
1. Picknickfahrt	13. 6. 1954
<u>Regatten im Rahmen der Kieler Woche:</u>	
Wettfahrt Kiel-Eckernförde	20. 6. 1954
Wettfahrt Eckernförde-Kiel	21. 6. 1954
Kieler Woche	22. 6. -27. 6. 1954
2. Picknickfahrt	11. 7. 1954
Schlei Woche	17. 7. - 24. 7. 1954
Fahrtenseglertreffen der Kreuzerabteilung auf der Flensburger Förde	21. 7. 1954
Gästefahrt	29. 8. 1954
Absegeln	Termin liegt noch nicht fest.

YACHTLISTE

Name der Yacht:	Klasse:	Eigner:
Windsbraut II	20 qm Jollenkr.	H. J. Käselau
Vineta	Kreuzeryacht n. KR	Heinr. Peters (Pol.-Mstr.)
Benevento II	"	Siegfr. Petrikat
Teut IV	"	Ferd. Hand
Peterle III	"	Heinr. Peters (Bankbevollm.)
Anne	"	Reinh. Zach
Merlan	"	Karl Pieplow
Pik Dame	"	Hermann Sieck
Klabautermann	"	Reinh. Zander
Vineta	"	Landes-Bauschule
Bubi	Piratenjolle	Werner Witt
Delphin	Piratenjolle	Günter Weidner
Ruth	Piratenjolle	Wilh. Schumacher
Wella	Olympiajolle	K. Oelmann
Jürgen	klassenlose Jolle	Ingw. Babel
Möwe II	"	Heinz Blenckner
De Haas	"	Jean Schmidt
Rosi	"	Georg Wieland
Noeck	"	Max Holtz
Svea	"	W. Koeppel
Ellen II	"	G. Lüdemann
Heike	"	A. Hagemann
Dr. Bellmer	Kutter	Jugend-Abt. S. C. E.

Ausschüsse

Schlichtungsausschuss:

Ullrich	Deutschländer
Ernst	Kuhlmann
Heinrich	Peters (Bankbevollm.)
Ernst	Schnack
Carl	Timm

Reviervertreter der
Kreuzerabteilung des D. S. V.

Karl Heinz Paasch

Komfortabler Landanschluss

Auf vielen Yachten ist der bordeigene Landanschluss im Cockpit oder am Heck, mit dem Nachteil, dass beim Anlegen mit dem Bug ein störendes Kabel an Deck bis nach vorne liegt. Außerdem braucht man, je nach Bootslänge, einige Meter Kabel mehr, um mit dem CEE-Stecker auf den Steg zu kommen. Ist dann die Anschluss säule auf dem Steg noch ein paar Meter weiter, wird es schon eng, wenn man nicht eine 30m-Kabeltrommel mit all ihren Nachteilen sein Eigen nennt. Ähnlich erging es auch dem Autor. Ein Reservekabel von 10m fand sich noch in der Backs Kiste, das aber nicht immer Abhilfe schuf.



Die kleine Anschlußbox beinhaltet alle Teile

Bei vorausgegangener Problematik kam schnell die Idee auf, auch im Ankerkasten einen Anschluss zu etablieren, der wahlweise als Einspeisepunkt fungiert und etliche Meter Kabel erspart. Naheliegender wäre es gewesen, einfach den vorderen und hinteren Anschluss zusammenzuschalten. Das kam aber nicht in Frage, da der jeweilige Gegenanschluss mit seinen blanken Stiften unter der Abdeckung unter lebensgefährlicher Spannung stand. Zu lösen war das Problem nur mit einer Schaltung, die den jeweiligen Gegenanschluss bei der Einspeisung freischaltete.

Realisiert wurde diese mit einem monostabilen Relais, das bei Anlegen einer Spannung umschaltete. Dies führte mit wenig Aufwand zum Erfolg. Im Ruhezustand war beispielsweise der Bug permanent mit dem Bordnetz verbunden. Sollte der Heckanschluss zum Einsatz kommen, schaltet das Relais im Moment der Stromversorgung von dort in den Aktivbetrieb und den Buganschluss stromlos. Erst bei stromlosem Heckanschluss schaltet das Relais wieder in den Ruhezustand zurück und verbindet automatisch den Buganschluss.

Zugegeben, eine Bastellösung, die nichts für Laien ist, aber wer sich mit

Elektrotechnik etwas auskennt und weiß, was er macht, recht einfach zu realisieren. Materialaufwand rund 60 Euro, am aufwendigsten dürfte das Ziehen des zusätzlichen Kabels hinter der Verkleidung sein. Beim Autor funktioniert die automatische Bug-/Heck-Umschaltung zur vollen Zufriedenheit seit mehreren Jahren. Der fertige Schaltplan kann gerne bei mir abgerufen werden.

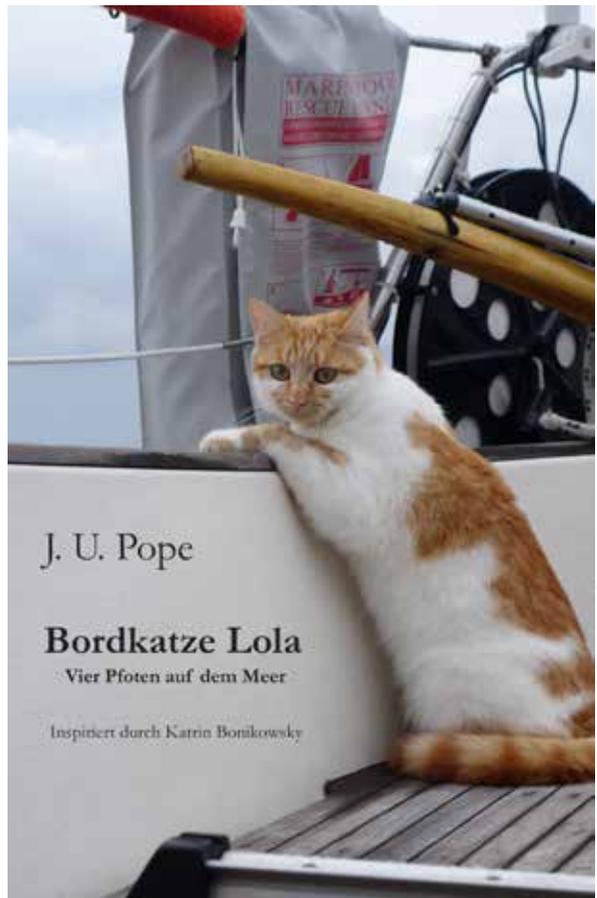
Text & Foto: Udo Hallstein

Buchtip: "Bordkatze Lola"

"Bordkatze Lola" ist die Geschichte von Katrin und Enno, die mit ihren Kindern eine einjährige Langfahrt von den Kanaren über Marokko, die Azoren und zurück nach Kiel erleben.

Auf den Kanaren finden sie Katze Lola auf Teneriffa zwischen den Molensteinen. Sie nehmen das Katzenbaby mit an Bord. Gemeinsam erleben sie die Abenteuer des Atlantiksegelns. Im Heimathafen Kiel bekommt Lola Katzenbabys in der Schiffskoje. Fortan machen die Katzen das Segelboot lebendig und den Hafen unsicher. Die Katzenkinder werden größer und Lola steht vor einer schwierigen Entscheidung, an der sie fast zugrunde geht.

Taschenbuch:
ISBN 9783757960285
12,99 €



Die DGzRS, unsere Retter in der Not

In der nun vierten Folge unserer „Verklicker“-Serie über die Seenotretter blicken wir heute auf spektakuläre Rettungseinsätze, die in der jüngeren Vergangenheit direkt vor unserer Haustür abliefen. In unserem Stammrevier unweit der Eckernförder Bucht. Einsätze die zeigen, wie wichtig die schnelle Hilfe der Seenotretter ist.

Von Andreas Neumann

Segelyacht des Santiano-Geigers sinkt

Bei starkem Wind um 30 Knoten geraten Pete Sage und seine Frau in Seenot. In der Kieler Bucht vor Schönberg sinkt die Segelyacht des Paares am 24. März 2023. Unterwegs von Heiligenhafen nach Kiel dringt plötzlich viel Wasser in die Zwölf-Meter-Yacht ein. Das Wasser steigt rasant. Schon im nächsten Moment fällt die Bordelektrik und anschließend die Maschine aus. Ein Funkspruch über ein Handfunkgerät kommt nicht mehr durch. Über Handy setzt Pete Sage den Notruf ab. Als der Seenotrettungskreuzer BERLIN die havarierte Yacht erreicht, ragt nur noch ihr



Erschöpft und erleichtert nach der Rettung – auch wenn das Boot verloren ist: Santiano-Musiker Pete Sage.

Mast etwa anderthalb Meter aus dem Wasser. Das Ehepaar hat sich auf ein Dinghy retten können. Wellenhöhe ein Meter, Wasser fünf und Luft elf Grad Celsius. Mit dem Tochterboot STEPPKE gehen die Seenotretter an dem wild in der See schaukelnden Dinghy längsseits und nehmen die Schiffbrüchigen an Bord.

Kollision mit Verletztem

29. Mai 2021: Neun Seemeilen vor der Küste stoßen zwei Segelyachten (16 und neun Meter lang) zusammen. Dabei bricht sich ein Mann (81) an Bord des kleineren Bootes den Oberarm. Das Tochterboot des noch ungetauften Seenotrettungskreuzers SK 41 setzt zwei als Notfallsanitäter

ausgebildete Seenotretter über. Ein Mitsegler, selbst Arzt, übernimmt die Erstversorgung. SK 41 bringt den Verletzten an Land, der Mann kommt ins Krankenhaus. Die Besatzungen der GERHARD ELSNER und des Tochterbootes STEPPKE der BERLIN, die sich auf dem Rückweg von ihrer turnusgemäßen Generalüberholung in Rostock befindet, kümmern sich um die acht weiteren Segler an Bord der kollidierten Yachten. Die Crew des schwerer beschädigten, kleineren Bootes hat ein Leck notdürftig mit Matratzen gestopft. Die Seenotretter setzen zusätzlich ein Lecksegel ein und begleiten beide Boote sicher nach Laboe.

Rettung aus den Wanten

2. April 2022: Am nordwestlichen Ausgang der Kieler Förde sehen Seekajakfahrer, wie ein Motorsegler sinkt. Sie alarmieren die Seenotretter. An Bord des havarierten Zweimasters sind zwei Männer. Bei Nordostwind um 20 Knoten ist die Ostsee fünf Grad Celsius kalt. Bereits nach einer Viertelstunde trifft der Seenotrettungskreuzer BERLIN/Station Laboe am Unglücksort in Höhe des Bülker Leuchtturms ein. Nur noch die Masten des Havaristen ragen aus dem Wasser. Einem der Schiffbrüchigen ist es gelungen, schwimmend an Land zu gelangen, der zweite (78) klammert sich in den Wanten fest. Mit dem Tochterboot STEPPKE holen ihn die Seenotretter an Bord. Sofort beginnen sie mit der medizinischen Erst-



Mit dem Tochterboot STEPPKE gelingt die Bergung des Mannes, der sich beim Untergang in die Wanten retten konnte

versorgung. Der Schiffbrüchige ist unterkühlt. Die Seenotretter übergeben ihn in Schilksee an einen Rettungswagen.

Crewmitglied einer Fähre schwer erkrankt

17. Oktober 2022: Die Kiel-Oslo-Fähre „Color Magic“ hat die Kieler Förde bereits verlassen, als ein Crewmitglied über starke Brustschmerzen klagt. Der Seenotrettungskreuzer

BERLIN nimmt einen freiwilligen Seenotarzt an Bord und läuft umgehend aus. Die Zeit drängt – Verdacht auf Herzinfarkt. Also alarmiert die DGzRS-Leitstelle in Bremen zusätzlich einen SAR-Hubschrauber der Marine. Mit seiner Seilwinde übernimmt er auf See den Arzt von der BERLIN und fliegt ihn zu der etwa neun Seemeilen entfernten Fähre. Seenotretter und Marineflieger stabilisieren den Patienten auf der „Color Magic“, bevor er ins Krankenhaus geflogen wird.

"Und wie immer an dieser Stelle sei an die 34cm-Rettungsboot-Klasse des DgZRS erinnert....Denn Ihr wisst ja, die DGzRS finanziert sich und ihre Hilfe für uns nur aus Spenden.

Fotos: DGzRS



Was es nicht alles gibt...

Eine Kundenanfrage bei Hansonautik, die man sich so kaum ausdenken könnte, aber zum Schmunzeln anregt (Text im Original):

"Ich habe mir jetzt ein Kajüten Boot 7,50m zugelegt. Ich hab aber keinen Plan was da ich alles brauche. Der Plan ist auch damit mal auf das Meer zu gehen. Könnten sie mir da etwas zusammen stellen was wichtig und sinnvoll ist einzubauen und dabei zu haben? Der Innenausbau muss noch ganz gemacht werden daher kann ich noch gut Kabel legen. Die beiden Funk Scheine mache ich noch."

Zeigen Sie auch im Winter Ihre maritime
Leidenschaft mit französischen Cabanen



©Olivier Lhemann



Vogelsang 20

24340 Eckernförde

Tel. 04351 - 752734

info@yse.de - www.yse.de

Ihr Segelsportfachgeschäft an der Ostsee, direkt am Hafen

Veranstaltungen

Juni 2024

08. -09.06.		Eckernförder Eichhörnchen
22.-23.06		Aalregatta
29.06.		60. Seewettfahrt Hørup Hav

Juli 2024

02.-06.07.		Eastern Hemisphere Championship Starboot
07.07.	10:00 Uhr	SHMF-Festivalorchester
21.07.	19:00 Uhr	"Nabucco" Sommer Klassik im SCE

September 2024

5.9. - 8.9.		Int. Deutsche Meisterschaft 49 FX
06.09.		Nachtwettfahrt Grauhöft
07.09.		Grillfest Grauhöft
28.09.		Absegeln

Oktober 2024

12.10		Kranen Halle 4
12.10.	20:00 Uhr	Herbstvergnügen mit bayer. Schmankerl
13.10.		Kranen Halle 3
19.10		Kranen Halle 4
20.10.		Kranen Halle 5

November 2024

09.11.	19:00 Uhr	Preisverteilung MiwoRegatta m. Grünkohl
	19:00 Uhr	Informelle Mitgliederversammlung
29.11.	19:00 Uhr	Sparclubessen
30.11.	16:00 Uhr	Vorglühen

Januar 2025

05.01.	11:00 Uhr	Neujahrsempfang
--------	-----------	-----------------

Sommer Klassik Open Air

Giuseppe Verdi

Nabucco

Festspieloper Prag



Tickets!

So. 21.07.24 19h
Segelclub ECKERNFÖRDE

Tickets an allen bekannten Vorverkaufsstellen / **PAULIS.de**

Mit erhobenem Zeigefinger

Liebe Clubfreunde, den erhobenen Zeigefinger kennt jeder noch aus seiner Jugendzeit und so ist diese Überschrift nicht zufällig.

Schon auf der Generalversammlung wurde aus den Reihen bemängelt, dass auf dem Gelände zu schnell gefahren wird, obwohl Schrittempo angesagt ist. So eilig kann es keiner haben, dass er dadurch andere gefährden muss. Fortsetzen lässt sich das mit unserem Müllplatz, bei dem die Mülltrennung deutlich zu wünschen übrig lässt. Unser Recyclesystem ist nun nicht so neu, dass man mit dessen Regeln überfordert wäre. Auch ist es nicht zu viel verlangt, seine Kartons entweder zu falten oder klein zu reißen, damit auch der nächste seinen Papierabfall dort entsorgen kann. Praktiziert es doch bitte hier genauso, wie ihr es zu Hause macht!



Als Sitz ganz nett, aber für die Einheitlichkeit nicht zielgerichtet

Dass unsere Steganlage toll geworden ist, steht außer Frage. Mit einheitlichen Aufstieghilfen ist auch das optische Bild ansprechend. Obwohl beschlossen, fand leider die erste umgedrehte Getränkekiste ihren Weg auf den Schwimmsteg. Im gleichen Zuge sieht auch unsere Hafensordnung nicht vor, dass vor den Booten oder den Stromsäulen Fahrräder abgestellt werden. Gott sei Dank sind es immer nur Einzelfälle, aber die nerven. Unsere gemeinschaftliche Grill-Hütte ist auch so ein Punkt, den es anzusprechen gilt. Für jeden nutzbar, sollte es aber auch für jeden eine Selbstverständlichkeit sein, anschließend das

ganze wieder so zu hinterlassen, wie man es gerne vorzufinden wünscht. Dass dies funktioniert, habe ich schon mehrfach in Dänemark erlebt.

Leidig ist auch das Thema Schleifarbeiten am Boot. Auch wenn die Arbeiten unvermeidlich sind, sollten die Werkelnden sicherstellen, dass der giftige Schleifstaub nicht in die Umgebung fliegt und die Umliegenden beeinträchtigt. Moderne Geräte haben inzwischen auch einen Sauganschluss, der mit einem Staubsauger genutzt werden sollte. Übrigens, die obligatorische Plane unterm Boot gehört dazu!

Schön war übrigens unser Ansegeln, bei dem es anschließend Kaffee und Kuchen gab. Die Uhrzeiten dazu wurden im Newsletter und bei der Ansprache kommuniziert. Umso unverständlicher war es dann, dass die-

jenigen, die nicht auf dem Wasser waren, schon mehr als eine Stunde vorher - obwohl noch nicht fertig - nach Kaffee und Kuchen verlangten, und die beiden Organisatorinnen Silke und Eike dabei regelrecht bedrängt wurden. Diese beiden mit ihrem Engagement bei Laune zu halten, sollte Pflicht für jeden sein!

Geht man durch die Reihen unserer Stege, fällt auf, dass nicht jedes Schiff, ob groß oder klein, einen Clubstander trägt. Dazu wurde schon in der Vergangenheit geschrieben und auf die Verpflichtung hingewiesen. Dann aber bitte nicht das zerflatterte Teil der letzten drei Jahre unter die Saling hängen.

So, genug Zeigefinger. Schaut doch einfach mal in die Satzung und Ordnung, wem das zu viel ist: Club heißt: **Miteinander!**

Euer Udo Hallstein, Schriftwart

YachtingGate_{GmbH}

IHRE YACHT, UNSER BUSINESS

- Modernes, beheiztes Winterlager
- Bootsservice
- Bootsreparatur / -umbau / -refit
- Überführung / Transport
- Beratung
- Segeltraining

Boote sind unsere Leidenschaft!

Wir kümmern uns gerne um
Ihre Yacht – im Sommer wie im Winter.

www.yachtinggate.com · info@yachtinggate.com
0 43 51 884 51 25 · Finkenweg 23, 24340 Eckernförde

Probieren Sie uns aus!



Ansegeln 2024

Am 11. Mai versammelten sich bei strahlendem Kaiserwetter die Mitglieder des Segelclubs zum alljährlichen Ansegeln. Gleichzeitig starteten die Folkeboote bei den Eckdays, so dass ein reges Treiben auf dem Clubgelände herrschte.

Der maritime Flohmarkt lockte zahlreiche Besucher an, die sich an den verschiedenen Ständen über allerlei nautisches Equipment und maritime oder auch andere Schätze erfreuten. Die Crew der Hafenwirtschaft heizte den Grill an, die Würstchen dufteten verlockend, doch leider war die Anzahl zu knapp bemessen, so dass die hinten Anstehenden leer ausgingen, Bier, Wein und Wasser war genügend da, verdursten musste niemand.

Punkt 13 Uhr ergriff unser 1.Vorsitzender das Wort, um verdiente Clubmitglieder zu ehren. Den neuen Mitgliedern wurde die Clubnadel angesteckt, anschließend ging es hinaus aufs Wasser, angeführt wurde die „Flotte“ von Michael Brammer mit seiner „Relax“, die den guten Wind geschickt zu nutzen wusste. Währenddessen kochten Silke und ich Kaffee und warteten gespannt



Heiß Stander!



Gut besucht war die Saisonöffnung am Flaggenmast

auf die Rückkehr der Segler. An Land lockte ein reichhaltiges Kuchenbuffet, dass die Vorfreude der Gäste weckte. Auf diesem Wege ein herzliches Dankeschön an all die fleißigen Bäckerinnen und Bäcker, wir waren ganz über-

wältigt von der Resonanz. Schnell bildete sich dann eine Schlange vor den köstlichen Leckereien, und bald darauf saßen alle gemütlich beisammen, satt und zufrieden.

Der Tag klang aus mit angeregten Gesprächen und bester Laune. Es war ein gelungener Start in die Segelsaison, das Wetter könnte so bleiben.

Silke und Eike



Fotos: Eike Lohmeyer-Hand
Udo Hallstein



Lieschens Bordküche

Cabanossi-Bohnen-Eintopf

Ein herzhaftes und unkompliziert zu kochendes Gericht – ideal für die kleine Bordküche, zumal es mit nur einer Herdflamme auskommt. Alles, was wir brauchen, ist ein ordentlich großer Topf, in dem alles zusammen zubereitet wird. Kochzeit etwa 30 Minuten.

Hier die Zutaten für vier Portionen:

- mittelgroße Zwiebeln, Petersilie
- 3 Paprika gelb und rot
- 5 Cabanossi-Würste
- 800 g gehackte Tomaten
- 2 EL Öl, Salz, Pfeffer, Zucker
- 500 ml Gemüsebrühe
- 300 g weiße Bohnen aus der Dose



Zubereitung:

1. Zwiebel schälen und in feine Würfel schneiden. Die Paprika waschen, die Kerne entfernen und ebenfalls in Würfel schneiden
2. Zwiebel- und Paprika-Würfel etwa 4 Minuten im Topf bei großer Hitze anbraten. Dann die gehackten Tomaten und die Brühe dazutun und mit Salz und viel Pfeffer abschmecken. Dann einen Löffel Zucker dazu. Und wenn vorhanden, auch gern einen halben Teelöffel Thymian
3. Deckel auf den Pott, mittlere Hitze einstellen und das Ganze 15 Minuten garen lassen.
4. Bohnen-Wasser abgießen und die Bohnen nach der Garzeit mit in den Topf geben. Dazu die in dicke Scheiben geschnittenen Cabanossi-Würste
5. Das Ganze noch 5-10 Minuten erwärmen. Nochmals abschmecken und nötigenfalls nachwürzen. Mit der gehackten Petersilie bestreuen und servieren

Guten Appetit wünscht Andreas Neumann

Reparatur - Verkauf - Service



Service rund um die Technik Ihres Schiffes, unser Mobilservice kommt direkt zu Ihnen.

Service für Getriebe, Beleuchtung, Heizung, Kraftstoff, elektr. Anlagen, Toiletten *und vieles mehr!*

YANMAR

**VOLVO
PENTA**

nannidiesel

vetus®

Außenbord- und Einbaumotore aller Marken

24376 Kappeln - An der B 201
Tel. 04642 - 4617 - Fax. 04642 - 5021
vogt.boote.motoren@t-online.de

www.vogt-kappeln.de

Wieso heißt das so?

Hier unsere dritten Folge mit Begriffen an Bord, die wir Wassersportler ganz selbstverständlich benutzen. Begriffe, die aber eigentlich sehr merkwürdig daherkommen. Wir gehen deren Ursprung auf den Grund.

Von Andreas Neumann

"Warschauen":

An Bord ist das ein sehr häufig gehörtes, echt seemännisches Wort mit der Bedeutung: Jemandem zurufen, dass er sich in Acht nehmen soll vor einer drohenden Gefahr. Das Wort kommt aus dem Mittelniederdeutschen und ist heute noch ähnlich im Niederländischen im Gebrauch: „waarschuwen“ heißt warnen. Der erste Teil des zusammengesetzten Wortes – „waar“ – hat dieselbe Bedeutung wie unser hochdeutsches „wahr“, also sicher, gewiss, richtig. Der zweite Teil – „schuwen“ – bedeutet scheuen und scheu machen, scheuchen. In der Seefahrersprache ist das zum „warschauen“ geworden, also wörtlich: „jemanden aufscheuchen, dass er einer Sache gewahr wird“ – aufpassen!

"Klar Schiff machen – etwas klarmachen":

„Clarus! Kommt aus dem Lateinischen und bedeutet „hell“, „klar“, aber auch „deutlich“ und „glänzend“ Im maritimen Bereich nahm es einen weiteren Sinn an, nämlich „fertig“ und „in Ordnung“. Im 19. Jahrhundert hießen die Befehle dann auch „Klar zum Gefecht!“ oder „Klar zum Auslaufen!“ Wenn das Schiff aber unklar ist, stimmt an Bord etwas nicht. Die Segel liegen nicht bereit zum Setzen, der Vorschoter hat noch nicht alles geordnet zur Wende, die Leinen liegen noch nicht klar für den Anleger. Dann muss der Schiffsführer dafür sorgen, dass alles rasch in Ordnung gebracht wird. Und wenn das Boot dann im Hafen liegt, sollte man erstmal „Klar Schiff machen“, bevor es das ersehnte Anlegebier gibt

„Palstek“:

Der Palstek ist einer der bekanntesten und wichtigsten Knoten an Bord. Die Pfadfinder nennen ihn Schertauknoten oder Rettungsschlinge. Bei der deutschen Feuerwehr heißt er Feuerwehrrettungsknoten, Brustbund und Pfahlstich. Womit wir auf der Spur sind, denn der Name Pals-

tek ist plattdeutsch für Pfahlstich. Gemeint ist damit ursprünglich eine Festmacherleine, die ein Schiff mit einem Pfahl oder Dalben verbindet. Bei dicken Trossen großer Schiffe wird bereits auf dem Schiff eine große Schlaufe gesteckt und diese mit einer Wurfleine verbunden, an deren Ende eine Affenfaust als Wurfgewicht dient. Und wieso heißt der Wurfknoten Affenfaust?! Darüber kann man trefflich spekulieren – vielleicht, weil der Knoten irgendwie so aussieht wie eine kleine Primaten-Hand – zu einer Faust geballt ...

wird fortgesetzt!

seit 40 Jahren
FRITZ GEY
Werbetechnik OHG

**Ihr Fachbetrieb für
komplexe Werbelösungen!**



**FAHRZEUG-
BESCHRIFTUNG**



**WERBE-
TECHNIK**



**SCHILDER UND
AUFSTELLER**

**Marienthaler Straße 4 • 24340 Eckernförde
Tel. 0 43 51-7 30 78-0 • www.fritzgey.de**

Feos Wetterzettel

wichtige Informationen geballt ums Wetter - wie jedes Frühjahr zum Saisonbeginn.

Nützliche INFOS

© Ehrhard Rost SY „FeO“ www.videomare.de

Stand: 12. April 2024

etam@outlook.de

Europäischer Segelserver	www.esys.org
Europ. Mittelfrist Vorhersage	www.windy.com
Strömungskarten	www.bsh.de → Daten → Vorhersagen → Strömungen → Gezeiten und Wasserstand
Webcams, Satellitenbilder und Div.	www.esys.org → Nautische Infoseiten (ganz unten) → Revierinformationen www.donnerwetter.de → Aktuell, auswählen https://www.windguru.cz/32855 www.eumetsat.de

Regenradar Europa: www.niederschlagsradar.de

Niederschlagsradar: www.wetter.com

Sat-Bild Europa: www.zamg.ac.at/satbild.php3

PassageWeather: www.passageweather.com

Schweden: www.smhi.se/en/Weather

Die meteorologischen Institute der Nachbarländer

Dänemark	www.dmi.dk
Schweden	www.smhi.se
Norwegen	www.met.no
Finnland	www.fmi.fi
Niederlande	www.knmi.nl
Belgien	www.meteo.oma.be
Frankreich	www.meteofrance.com
England	www.metoffice.gov.uk

Sturmwarnungen vom DWD über Telefon: 069 – 8062 – 6101

Sprachausgabe über Anrufbeantworter, normale Tel. Gebühren

Alle Adressen getestet: April 2024

Seewetter Ostsee 2024

(Sommerzeit) Stand: 12. April 2024

© Ehrhard Rost „FeO“

E-Mail: etam@outlook.de

www.videomare.de

07.45	FUNK	K 23	DP 07 Kiel	FL 21 – HL 04 – HR 60 – Ar 66 – HH 01 – Nordsee siehe unten
08.00	KW	6180	DWD	auch KW 5905 - Testbetrieb
08.30	DAB+		NDR 1 Info Spez.	Ausführlicher Seewetterbericht als Podcast vom DWD
09.45	FUNK	K 23	DP 07 Kiel	FL 21 – HL 04 – HR 60 – Ar 66 – HH 01 (4 -Tage-Trend)
12.45	FUNK	K 23	DP 07 Kiel	FL 21 – HL 04 – HR 60 – Ar 66 – HH 01 – Nordsee siehe unten
14.00	KW	6180	DWD	auch KW 5905 - Testbetrieb
16.45	FUNK	K 23	DP 07 Kiel	FL 21 – HL 04 – HR 60 – Ar 66 – HH 01 (4 -Tage-Trend)
19.45	FUNK	K 23	DP 07 Kiel	FL 21 – HL 04 – HR 60 – Ar 66 – HH 01 (4 -Tage-Trend)
22.00	KW	6180	DWD	auch KW 5905 - Testbetrieb

DP 07 – Ist ein kostenpflichtiger Dienst (www.dp07.com) **MMSI-Nr. Ostsee-002113200 / Nordsee-002113100**

Flensburg 21	Kiel 23	Lübeck 04	Rostock 60	Arkona 66
Hamburg 01	Bremen 23	Accumersiel 62	Borkum 61	Elbe-Weser 83
DP 07 sendet auch auf Kw 6005 + 7310 jeweils um 9.30 und 14.00 Uhr - Tel.: +49 (0) 40 238 55780				

Stockholm Radio: 8.00 und 20.00 Uhr in Englisch nach den nautischen Warnnachrichten

Küstenwetterprognose in Schwedisch (lokale Zeit): Details siehe: **Küstenfunk 2024**

Ostküste: 9.00 / 17.00 / 22.00 **Südküste:** 9.15 / 17.15 / 22.15 **Westküste:** 9.30 / 17.30 / 22.30 Uhr

Alles zu diesem Thema bleibt immer nur vorläufig (wie das Wetter). Das Internet bietet eine unübersehbare Vielfalt an Informationen. **Diese** Sammlung ist erprobt und hat sich für unsere Zwecke bewährt. Fast alle Basisdaten stammen vom DWD. Die Unterschiede liegen in der Präsentation, Interpretation und in lokalen Gegebenheiten. Viel Spaß bei meiner individuellen Auswahl.

Anleitung: Die **Internet-Adressen** dieser Seite mit der Taste **Strg** anklicken, um dem Link zu folgen. Danach die Adressen unter Favoriten/Lesezeichen speichern. Sie sind dann später direkt zugänglich (alle Adressen für 2024 wurden getestet).

→ = angegebenes Stichwort oder Bild anklicken, es wirkt wie ein Schalter!

Für einen Kurztörn reichen diese 3 Adressen völlig aus:

Windfinder

<https://de.windfinder.com/#10/54.4700/10.2805/sfc>

→ Spot eingeben, z.B. Eckernförde, ev. Superforecast wählen

Deutscher Wetterdienst

https://www.dwd.de/DE/fachnutzer/schiffahrt/seewetter/seewetter_node.html

→ Wetter → Wetterberichte → Seewetter aktuell → Seewetter Nord + Ostsee

DMI Dänemark

<https://www.dmi.dk/>

→ In der Suchzeile „Søg vejr“ Ort eingeben, z.B. Kiel

→ In der Wetterkarte „Vejrkort“ den Button „Vind“ anklicken

→ Die darunter liegenden Karten zeigen Prognose und Warnungen an!

Meteo-Services: <https://meteo-services.com/seewetter/ostsee/ostsee-west/schritt-0/deutsch/windstaerke-windrichtung.html>

www.wetteronline.de → Profi → Segelwetter

Wetterzentrale

www.wetterzentrale.de

(Diese Seiten setzen bestimmte meteorologische Kenntnisse voraus!)

→ Topkarten → GFS → Europa Mit Vorhersage-Zeitraum

→ Radar → Deutschland → Dänemark etc.

→ 10m Wind

Wie viel Wind kommt auf uns zu?

Nützliche Apps für Handy und Tab: (FeO-Auswahl)

AlertsPro	MeteoEarth	Seewetter	Windfinder
DMI Vejr	PredictWind	WarnWetter	Windy
Klart.se	Seaman	WetterRadar	Yr

Adressen und Kontakte

Segelclub Eckernförde

Am Ort 2

24340 Eckernförde

Tel.: 0 43 51 / 8 11 43

Fax: 0 43 51 / 8 74 49

E-Mail:

info@segelclub-eckernfoerde.de

Internet:

www.segelclub-eckernfoerde.de

www.jugend.segelclub-eckernfoerde.de (Jugendabteilung)

Bankverbindung:

Förde Sparkasse

IBAN: DE11 2105 0170 0000 1024 91

BIC: NOLADE21KIE

Öffnungszeiten:

Sie erreichen unser Clubsekretariat bis auf weiteres zu folgenden Zeiten:

persönlich besetzt: Dienstags:	10.00 - 12.00 Uhr
	14.00 - 15.00 Uhr
nur telefonisch Mo., Di. & Do.:	10.00 - 12.00 Uhr
	14.00 - 15.00 Uhr



QR-Code Segelclub.

Unser Hafenmeister Sven Drewes ist erreichbar:

Tel.: 04351 / 879 187 und

E-Mail: hafenmeister@segelclub-eckernfoerde.de

Montag - Freitag

8:00 - 12:00

Vormittag

Nachmittag

01. April bis Ansegeln:

Mo. frei
Di. - Sa. 8:00 Uhr - 12:00 Uhr
So. 8:00 Uhr - 14:00 Uhr

frei
13:00 Uhr - 17:00 Uhr
frei

Ansegeln bis Absegeln:

Mo. frei
Di. - Fr. 8:00 Uhr - 12:00 Uhr
Sa. 8:00 Uhr - 12:00 Uhr
So. 8:00 Uhr - 12:00 Uhr

frei
13:00 Uhr - 17:00 Uhr
13:00 Uhr - 18:00 Uhr
frei

Absegeln bis 31. Oktober:

Mo. frei
Di. - Sa. 8:00 Uhr - 12:00 Uhr
So. 8:00 Uhr - 14:00 Uhr

frei
13:00 Uhr - 17:00 Uhr
frei

01. November bis 31. März:

Mo. - Fr. 8:00 Uhr - 12:00 Uhr
Sa. - So. frei

frei
frei

Pinnwand

Hier könnte dein kostenloses Verkaufsangebot stehen



SÖNKE RÖHLING Meisterbetrieb



Heizung - Sanitär - Erneuerbare Energien

Wartungsservice Öl/Gas | Störungsbeseitigung | Kundendienst & Reparaturen
Pellets | Holzvergaser | Wasserführende Kaminöfen | Wärmepumpen | Solaranlagen
Komplette Badsanierung incl. Fliesenarbeiten



Über 25 Jahre
Erfahrung im
Sanitär- und
Heizungsbau

Tel.: 04355 - 98 99 79 | Mobil: 0173 98 34 256
Eckernförder Landstr. 1 b | 24354 Rieseby
info@soenke-roehling.de | www.soenke-roehling.de



Unsere Gastronomie "HafenWirtschaft"



Nach gut einem Jahr hat sich die "Hafenwirtschaft" in unserem Clubhaus gut integriert.

Das Restaurant bietet eine regionale Küche mit einer feinen Note. Bodenständige deutsche Gerichte aus hauptsächlich lokalen Zutaten werden frisch zubereitet. Ergänzend dazu gibt es

auch internationale Spezialitäten.

Das Lunch-Angebot von 12 bis 16 Uhr ist abwechslungsreich und wechselt wöchentlich. Zusätzlich bietet das Restaurant auch einen Abholservice an, bei dem Kunden ihre Bestellungen im Hafen abholen können, um sie anschließend in privater Atmosphäre zu Hause oder an Bord zu genießen.

HafenWirtschaft Eckernförde

Am Ort 2

24340 Eckernförde

Telefon: 04351 767 311 0

E-Mail: info@lettmanns.com



Zu guter Letzt

Redaktionsschluss

Redaktionsschluss für die nächste Verklicker-Ausgabe wird per Newsletter bekannt gegeben.

Möglichkeit zu annoncieren:

Wir bieten Clubmitgliedern und Freunden des SCE die Möglichkeit, im "Verklicker" zu annoncieren.

Privatanzeigen **an der Pinnwand** im "Verklicker" sind kostenfrei, gewerbliche Anzeigen sind kostenpflichtig.

Bei Interesse wenden Sie sich bitte an den Schriftwart.

Preisliste für Werbung im Verklicker

Nachfolgend sind die Preise für Anzeigen im "Verklicker" mit den jeweiligen Größenangaben aufgeführt:

Größe der Anzeige	farbig		
1 Seite	200,00 €		
½ Seite	140,00 €		
¼ Seite	110,00 €		
1 Spalte	140,00 €		
½ Spalte	80,00 €		

Umschlag – Hochglanz, farbig, ganzseitig:

hinten	außen	innen
	290,00 €	260,00 €
vorne		260,00 €

Impressum

Herausgeber: Segelclub Eckernförde (SCE)

Verantwortlich: Udo Hallstein
schriftwart@segelclub-eckernfoerde.de

Auflage: 600 Exemplare

Layout und Design: Udo Hallstein

Redaktion: Udo Hallstein
Christina Möllring
Birgit Hallstein
Andreas Neumann

Druck:

ONLINE GEDRUCKT VON

SAXOPRINT



An dieser Stelle möchten wir uns bei allen Werbepartnern für die Unterstützung bedanken.



Ihr Partner für Seekarten, Yachtelektronik & Bootszubehör - online und in Eckernförde.

- **Papierseekarten** und **digitale Seekarten**
- **Törnführer**, nautische Literatur
- **Yachtelektronik**, wie **Kartenplotter**, Seefunk, AIS- und GPS-Geräte, Elektrik oder Bord-Netzwerk-Komponenten
- **Sicherheitsequipment** - von der Rettungsinsel bis zum Notfallsender
- **Navigationszubehör**
- Ausstattung für das Leben an Bord
- **Beratung und Einbau** vor Ort:
Schleswig-Holstein und **Hamburg**

HanseNautic
Carlshöhe 75
24340 Eckernförde

Öffnungszeiten:
Mo - Fr
09:00 - 17:00 Uhr

www.hansenautic.de
Tel.: 04351 469 87 60
info@hansenautic.de