



Blinkfuer

*Segel-Club Oevelgönne
von 1901 e.V.*



Ausgabe 2/13

Frohe Ostern!



Liebe SCOe-er !

Mit diesem Blinkfuer erhaltet ihr neben interessanten Berichten und anderen Neuigkeiten auch das Protokoll unserer Jahreshauptversammlung vom 9. März.

Entsprechend unserer Vereinbarung auf der Dezember-Versammlung wird ab dieser Ausgabe des Blinkfuer das jeweils darin enthaltene Protokoll der vorhergehenden Versammlung in der Heftmitte auf separat paginierten Seiten zu finden sein. Dies ermöglicht es uns, die Exemplare, die an externe Leser gehen, ohne dieses „Kapitel“ zu versenden, um so dem Datenschutz zu genügen.

Auf unserem Clubgelände nimmt die fühlbare Anspannung mit jedem Tag zu, denn der uns durch die anstehenden Baumaßnahmen an der Flutmauer und Slipbahn aufge-nötigte Zeitplan zwingt viele von uns zu einem ungewohnt frühen Abslippen. Und ausgerechnet in diesem Jahr macht sich der Winter im März noch unnötig breit! Die Temperaturen sind weder zum Kleben oder Laminieren geeignet, und Nassschliff ist schon gar nicht möglich! Trotz hoher Schneewe-hen, die noch unser Gelände verzieren, ist seit Sonntag das Flut-tor geöffnet, und am Donnerstag soll das erste Schiff zu Wasser. Die Gewissheit, dass nach dem 14. April die Slipbahn bis Ende August

nicht benutzbar sein wird, hat aber auch ein Gutes: so wird die Saison 2013 sicherlich für viele von uns als eine der längsten Segelsaisons in die Geschichte eingehen. Hoffen wir, dass diese Anstrengungen mit einer vom Wetter begünstigten Saison belohnt werden!

Für die Baumaßnahmen werden die ausführenden Firmen sich auf unserem Gelände mit Baucontai-nern und Materiallager häuslich einrichten. Als Platz dafür ist die Fläche am Schuppen Richtung Halle III vorgesehen. Da passte es sehr gut, dass am vergangenen Sonnabend ein Großteil unserer restlichen Spülrohre, die wir einst zum Bau neuer Schlengel gekauft hatten, vom TUS Finkenwerder übernommen worden ist. Dort sollen sie zur Erweiterung des Optischlengels Verwendung finden. Die verbliebenen Reste sollen in handlichen Stücken den Weg zu den Stahlwerken antreten.

Der frühe Slipbeginn hat auch unseren Festausschuss inspiriert, der sportlich früh am 27. April zum Ansegeln, gemeinsam mit unseren Freunden von der ESV und der SVN einlädt (Näheres auf Seite 4!).

Ich wünsche Euch schöne Ostertage (im Schnee schmelzen die Schokoladeneier und –hasen nicht so schnell!)

Petrus



Inhaltsverzeichnis

Frohe Ostern!	Seite 1
Annonce Fa. Yachtprofi.de	Seite 2
Annonce Fa. Optiker Sander	Seite 2
Inhaltsverzeichnis	Seite 3
Termine	Seite 4
Nachruf /Gratulationen	Seite 5
Seniorentreffen	Seite 6
Preisskat	Seite 7
Der Arbeitsdienst auf dem Gelände des SCOe	Seite 8
Seeunfall mit „RIO“ die Polizeilichen Ermittlungen	Seite 9-10
Protokoll der Jahreshauptversammlung	Seite I - IX
Einladung zur Maiversammlung	Seite X
Protokoll der Jugendversammlung	Seite XI-XII
Grünkohltour nach Helgoland	Seite 11-13
Die Geschichte der Navigation	Seite 14-17
Buchbesprechung	Seite 18
Annoncen Arne Krogmann Elektronik Service, Rechtsanwälte Krüger	Seite 19
Impressum	Seite 20



Termine für das Jahr 2013

- 27. Apr. Ansegeln nach Wischhafen**
Gemeinsames Ansegeln mit der ESV und SVN nach Wischhafen.
Am Samstag findet um 9:00 Uhr die Steuermannsbesprechung zur darauf folgenden ‚Schinkenregatta‘ auf dem großen Ponton in der Westanlage des Hamburger Yachthafens statt. Start der Regatta ist um 10:00 Uhr vor dem Yachthafen. Wir wollen mit ablaufendem Wasser an Wischhafen vorbei segeln, um am frühen Nachmittag mit auflaufendem Wasser in die Wischhafener Süderelbe zu kommen (NW in Glückstadt 11:45 Uhr). Ab 18:00 Uhr wollen wir im Saal des „Fährhaus Wischhafen“ gemeinsam essen & trinken und die Sieger der Regatta küren, sowie anschließend feiern & tanzen.
Am Sonntag gibt es gegen 11:00 Uhr noch einen Umtrunk auf dem Steg bevor wir am Nachmittag die Heimreise antreten.
Der Festausschuss freut sich auf die Feier hofft auf rege Beteiligung!
- 7.Mai. wg. des Maifeiertages ist die Monatsversammlung am Dienstag 7.Mai**
- 23.Aug. Sommergrillen im Hamburger Yachthafen**
Wie gewohnt treffen wir uns um 18.00 Uhr am Grillplatz. Jeder Versorgt sich selbst mit Essen, Getränken und Grill-ausrüstung.
Es wird sicherlich wieder ein gemütlicher Abend zum Klönen und Urlaubserlebnisse austauschen.
- 14. Sept. Absegeln nach Stade**
Bitte diesem Termin schon einmal vormerken - weitere Infos zum Ablauf folgen rechtzeitig auf der Monatsversammlung.
- 21. Sept. Pagensandregatta**
Am Morgen startet die Regatta bei hoffentlich gutem Segelwind und am Abend findet natürlich wieder die Preisverteilung und anschließende Party in der Halle 3 des Yachthafens statt.
- 16. Nov. Seglerball in der Tanzschule Riemer**
Der nächste Seglerball ist in Planung und wird wieder in dem Saal der Tanzschule Riemer stattfinden. Der Kartenverkauf wird demnächst anlaufen. Details zu den Preisen, Essen etc. folgen.
Der Termin ist bereits fest reserviert!

Nachruf / Gratulationen



Am 03.März ist unser langjähriger Vereinskamerad

Klaus Korb

nach langer schwerer Krankheit im 73. Lebensjahr verstorben.
Klaus war seit 1984 Mitglied im SCOe. Seinen Traum von der Fertigstellung der Restaurierung seiner Motoryacht "Walea" konnte er leider nicht mehr verwirklichen.

Unser Mitgefühl gilt seiner Frau Gerda und der Familie.
Wir werden Klaus ein ehrendes Andenken bewahren.

Der Vorstand

Die besten Wünsche gelten unseren Mitgliedern, die in den kommenden Wochen einen runden oder besonderen Geburtstag feiern können!



	Name	Datum		Jahre
Karl-Otto	Baum	4	April	76
Peter	Scheller	4	April	78
Dieter	Nebe	5	April	76
Gerhard	Schmidt	8	April	81
Herbert	Braudorn	10	April	77
Werner	Stüwe	10	April	78
Klaus	Auhagen	12	April	82
Jörg	Hänke	13	April	74
Kai	Brügge	17	April	20
Claudia	Krüger	18	April	50
Erich	Sander	18	April	76
Carsten	Ernst	24	April	55
Arne	Helms	24	April	50
Harry	Hinrichs	26	April	84
Jessica	Kämper	26	April	25
Stina	Krings	2	Mai	15
Ann-Christin	Bross	6	Mai	25
Hanspeter	Willruth	7	Mai	77



Seniorentreffen am 1. Advent, den 02. Dezember 2012

Im letzten Blinkfuer gab es schon die Fotos, aufgrund eines Missverständnisses aber keinen Text. Deshalb an dieser Stelle noch mal Bilder, aber mit Text:

Das diesjährige Adventskaffeetrinken war mal wieder ein beliebter Termin für unsere Senioren, um sich noch einmal im alten Jahr zu treffen und zu klönen. Das Clubhaus erstrahlte in weihnachtlichem Glanz und die Clubmitglieder freuten sich über die Vielfalt der Kuchen und Torten.

Nach dem Sekt und Sherry Empfang am frühen Nachmittag und Kaffee und Tee zu den Schlemmereien wurde es für alle ein schöner Nachmittag mit angeregten Gesprächen und Gelächter. Der Besuch des ESV/SCOe Shanty Chors rundete die Einstimmung in die Weihnachtszeit einmal wieder sehr schön ab.

Text und Fotos:
Der Festausschuss



Gute Gespräche bei
Kaffee und Kuchen...



...und gute Unterhaltung durch den Shanty-Chor

Preisskat am 19. Januar 2013



Am Samstag, den 19. Januar fand das Skatturnier unter Beteiligung von 12 Segelkameraden statt. Es wurden vier Tische a drei Spielergruppen gebildet und 2 Runden bis in den frühen Abend gespielt. In diesem Jahr wurde Manni, ein Bekannter von Roland Sander, Gewinner des Turniers und durfte sich in gewohnter Weise als Erster einen leckeren Preis aus

dem Fleisch und Wurstsortiment auswählen. Roland stiftete zudem 2 Wanderpreise, jeweils für den Gewinner und für den letzten Platz, welche noch mit Plaketten versehen werden sollen. Es war wieder einmal ein schöner Skatnachmittag mit guter Stimmung unter den Mitspielern.



Die Teilnehmer des Preisskat-Turniers im Clubhaus sowie die Große Auswahl an Wurst und Fleisch



Bilder und Text: Der Festausschuss



Arbeitsdienst auf dem Gelände des SCOe am 23.02.2013

Folgende Arbeiten sollten erledigt werden: Das Gelände für die Bootswagen von Unkraut befreien sowie weitere Erd-, und Gartenarbeiten.

Alle Arbeitskräfte 10 Mann (Neun Mann und eine Frau, Ich) erschienen pünktlich um 9.00 Uhr mit den mitgebrachten Gartengeräten auf dem SCOe Gelände. Nach einer kurzen Einweisung von Nils Fock machten wir uns an die Arbeit. Für die Gartenabfälle stand ein Container bereit. Mit Spaten, Schaufeln und Sensen versuchten wir dem Unkraut Herr zu werden. Dieses gestaltete sich bei Temperaturen um 0-2 Grad und stark gefrorenem Boden doch sehr schwierig. Der eisige böige NO Wind ließ die gefühlte Temperatur noch weiter sinken.



Mit Trecker und Egge übers Clubgelände

Nachdem wir einige Haufen dorniges gefrorenes Gestrüpp und Brombeerzweige abgetragen hatten, kam die große Egge zum Einsatz. Der Trecker wurde vor die Egge gespannt, mit Holzbohlen beschwert und dazu noch vier schwergewichtige Männer darauf

gesetzt. Nils saß im Trecker und fuhr nun mit diesem Geschütz holpernd und polternd mit der Egge und den Männern im Kreis und lockerte so das Erdreich und das Unkraut auf. Es ging voran. Nach kurzer Zeit war das Gelände gut gerodet, Stumpen rausgezogen, geharkt und sonstiger Müll entsorgt.



Die Arbeitsdienstler im Clubhaus
Einen herzlichen Dank auch an Antje für die nette Bewirtung und die leckere Gulaschsuppe.

Fazit: Trotz der Kälte haben wir doch mehr geschafft als ich anfangs gedacht habe. Hoffen wir auf eine schönen warmen Sommer und eine erfolgreiche Segelsaison 2013.

Gruß Astrid



Und gut festhalten!

Text: Astrid Neumann
Fotos: Karen Krause

Seeunfall mit Rio im Winter 2011

Die polizeilichen Untersuchungen



Nass und kalt hatte ich am Anleger der Küstenwache in Hoek van Holland festgemacht. Dort wurde ich mit heißem Kaffee versorgt und polizeilich vernommen.

Bei meiner Vernehmung durch die Wasserschutzpolizei und Küstenwache schilderte ich natürlich den Unfallhergang so wie er sich vor Stunden zugetragen hatte und beantwortete alle Fragen wahrheitsgemäß. So verneinte ich auch die Frage nach dem Schallsignal. Es war einfach keine Zeit mehr dazu und außerdem hätte man es auf der Brücke des Dampfers ohnehin wohl kaum gehört. Es wurde alles zu Protokoll genommen um dann mein Boot nach Drogen zu untersuchen. Die Beamten entschuldigten sich fast dafür und verwiesen auf entsprechende Vorschriften. Alsdann kroch ich in meine Kojen und wurde ein paar Stunden später von der Wachablösung erneut zur Vernehmung gebeten.

Inzwischen lagen auch Aussagen der Dampferbesatzung vor. Der Steuermann hatte ausgesagt, dass ich unbeleuchtet gefahren sei und er auch kein Radarbild von mir gesehen habe. Mein Radarreflektor war nicht mehr vorhanden ebenso die Dreifarbentlaterne im Masttop. Ein Beamter war sofort bereit mit einem Phasenprüfer die abgerissenen Kabelenden des Masttops zu prüfen und stellte fest dass diese immer noch unter Spannung standen. Dann wurde meine zurückge-

legte Strecke auf dem Plotter eingehend gewürdigt und ich verstand aus der Unterhaltung darüber soviel, dass sie positiv zur Kenntnis nahmen dass ich bei mehreren Kreuzschlägen in der Küstenverkehrszone deutlichen Abstand zu Fischereifahrzeugen an der Küste und dem Verkehrstrennungsgebiet seewärts gehalten hatte. Das ermunterte mich nachzufragen ob sie an meinem Verhalten etwas zu beanstanden hätten und es war zunächst sehr beruhigend dass sie das verneinten.

Anschließend wurde ich aufgefordert mit dem gerade auflaufenden Wasser die 45 Km nach Rotterdam zu motoren, wo man in einem Yachthafen einen Liegeplatz für mich organisiert hätte.

Im "Veerhaven " wurde ich schon vom Hafenmeister erwartet und eingewiesen, und nach dem Festmachen sehr freundlich begrüßt und mit allen Einrichtungen vertraut gemacht. Andere Hafentouristen boten mir sofort Hilfe an oder luden mich zu sich an Bord. So verbrachte ich den ersten Abend an Bord einer großen Motoryacht mit Rotwein und konnte im Internet eine Darstellung der Reederei über den Unfallhergang lesen. Auch erfuhr ich, dass es sich um die größte Baggerreederei der Welt handelte mit der ich es zu tun hatte. "Westminster Boskalis" „Die haben viel Geld aber auch gute Anwälte -pass up-" riet man mir.



Seeunfall mit Rio im Winter 2011 Die polizeilichen Untersuchungen

Die Wasserschutzpolizei erschien auch noch einmal und fragte höflich ob ich meinen Kartenplotter für eine eingehende Untersuchung zu Verfügung stellen würde. Ich hatte nichts dagegen.

Am nächsten Tag erschien ein von der Reederei beauftragter Gutachter und wollte wissen, ob ich an einer Klärung ohne Anwälte interessiert sei. Das war ich im Fall einer entsprechenden Entschädigung. Die gestaltete sich allerdings nicht so einfach wie erhofft. Ein Angebot erwies sich für mich völlig unbefriedigend. Also doch einen Anwalt? Abwarten war angesagt und genug an Bord zu tun.

Nach etwa 4 Wochen erhielt ich meinen Kartenplotter zurück. Der leitende Untersuchungsbeamte der Polizei erschien an Bord und betonte, dass die Polizei nur untersucht, nicht entscheidet und der Bericht an das Seeamt ginge.

Immerhin ich konnte ihm entlocken, dass die Brückenwache des Dampfers erneut und getrennt vernommen worden war und ein zweiter Mann ausgesagt hatte meine Dreifarbenlaterne gesehen zu haben, leider zu spät.

Das Radarbild war heruntergefiltert und mein Signal damit auch. Die Radaraufzeichnung der Radarüberwachung Europort habe mich aber aufgezeichnet.

Der Dampfer habe Ausguck gegangen aber nicht gut genug und seinen Kurs per Autopilot kurz vor mir um 10 Grad auf mich zu geändert.

Eine herzliche Verabschiedung folgte und, ganz klar, meine Verhandlungsposition gegenüber der Reederei war gestärkt.



SY Rio im Hafen von Verheeven



Endlich verabschiedet
sich der Beamte

Text und Bilder von
Andreas Müller

Grünkohl-Fahrt nach Helgoland

2./3. Februar 2013



Man muss schon früh aufstehen, wenn man sich zu den 18 Teilnehmern der Fahrt nach Helgoland zählen will, aber die werden dafür auch reichlich belohnt:

Schon in Harburg, der ersten Station des Metronoms nach Cuxhaven sorgen Christin und Bernd für einen Coffein-Stoß erster Güte. Gegen die Unterzuckerung spendiert Petrus dann einen kompletten Satz an Überraschungs-Eiern, dann wird erst einmal eifrig ausgepackt, geflachst und getauscht. Alle sind nun hellwach und können einigen Hinweisen zur Reise nun auch folgen.

Entsprechend dem Wetterbericht (6, Böen 7 aus NW) verhält es sich auch: Während „Funny Girl“ in der Elbmündung gegen die See anstampft, nehmen wir unter Deck ein reichhaltiges Sekfrühstück ein.

Viele von uns halten sich dann auf dem Achterdeck an der frischen Luft auf, trainieren ihren Gleichgewichtssinn und sind bei strahlendem Sonnenschein guter Dinge.



Der erste Blick auf Helgoland

Bald kommt Helgoland in Sicht, das Ausschiffen geht zügig voran. Dank Gepäckservice können wir unbeschwert zum Hotel „Helgolandia“ wandern. Nach kurzem Aufenthalt auf den Zimmern (während einer Schneeböe) werden wir zur Düne übergesetzt.



Gute Stimmung auf dem Achterschiff



Grünkohl-Fahrt nach Helgoland

2./3. Februar 2013



Spaziergang am Strand der Düne

Dem Blick des eifrigen Wanderers bieten sich bei guten Lichtverhältnissen am Strand Kegel-robber und Seehunde, Surfer und sogar eine Badenixe! Es finden sich in unserer Gruppe aber keine Gleichgesinnten.



Kegelrobber und Seehunde liegen in der Sonne

Nach einer kleinen Verschnaufpause im Hotel kehren wir zum Grünkohllessen auf das Schiff zurück: Es ist reichlich und schmackhaft angerichtet und wir lassen es uns schmecken, bis nichts mehr geht.

Nach längerer Suche finden wir im Ort dann eine Kneipe mit ausreichender Kapazität und tauchen in das Helgoländer Nachtleben in Form von Eiergrogrinken ein. (5cl Rum, 5cl Arrak, etwas heißes Wasser, umrühren) .

Dennoch finden sich die Teilnehmer am nächsten Morgen rechtzeitig und größtenteils munter zum reichhaltigen Frühstücks-Buffet ein, so dass noch viel Zeit für eine Inselbesichtigung bei Starkwind und Nieselregen bleibt. So haben wir z.B. festgestellt, dass die Lange Anna noch steht.

Gegen Mittag geht's dann zurück aufs Schiff. Diesmal zeigt uns „Funny Girl“, dass sie bei achterlichem Wind auch sehr schön rollen kann. Wieder ist der beste Platz hinten auf dem Achterdeck. Bei Schneegestöber schiffen wir dann in Cuxhaven aus und arbeiten uns gegen den Wind zum Bahnhof vor, wo der Metronom auf uns wartet.

An dieser Stelle herzlichen Dank an die Eltern von Bernd für die Unterstützung beim Gepäcktransport (und z.T. auch Personentransport) auf der Hin- und Rückreise.

Herzlichen Dank an Petrus, der seine selbstgewählte Rolle als Organisator und Reiseleiter dezent, umsichtig, humorvoll und mit Routine ausgefüllt hat. Weiter so!

Text : Rudi Ehbrecht

Bilder: Karen Krause , Rudi Ehbrecht

Das Helgolandwochenende in Bildern



von Rudi Ehbrecht ,Peter Schmidt und Karen Krause



Blick vom Oberland auf die Düne



ein Bild vom Leuchtturm muss sein...



am Abend in der Kneipe....



so sieht ein Eiergrog aus...



Ein Wochenende voller guter Stimmung

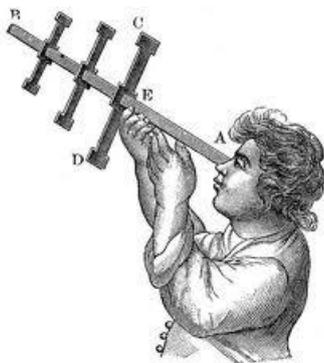


Die Geschichte der Navigation

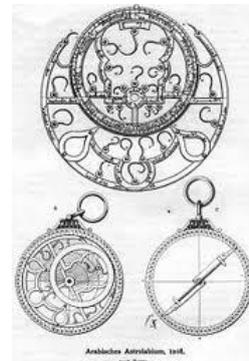
Seit mehr als 100.000 Jahren hat die Menschheit Seen, Flüsse und die Küstenregionen bereist und für den Warentransport genutzt. Der Ursprung unserer Spezies liegt in Ostafrika und die Ausbreitung über die ganze Erde begann vor ca. 120.000 Jahren und führte nach neueren Erkenntnissen nicht nur über den Sinai, sondern auch das Rote Meer und von dort in 2 großen Zugrichtungen nach Asien und Europa. Die asiatische Zugrichtung verlängerte sich über die Beringstraße nach Nordamerika und das heutige Indonesien nach Australien. Dafür musste man Wasserfahrzeuge haben, wie primitiv sie auch immer gewesen sein mochten.

Etwa 4000 v.Chr. wurde die Kunst der Navigation etwa gleichzeitig in Ägypten, Libanon, Arabien und Indien entwickelt. Zuerst war das sicher nur terrestrische- und Koppelnavigation. Besonders die Araber entwickelten schon sehr früh mathematische Verfahren zur Bestimmung der Position und erfanden die ersten Winkelmessinstrumente, den Quadranten und das Astrolabium.

Später kam noch der Jakobstab hinzu, mit dem sich auch Horizontalwinkel messen ließen. Mit ihren großen Dhaus und unter Ausnutzung des Monsuns bereisten die Araber schon sehr früh den Indischen Ozean.



Jakobsstab



Astrolabium

Die Polynesier haben den pazifischen Raum mit ihren mit Auslegern versehenen Einbäumen besiedelt und Thor Heyerdahl hat bewiesen, dass der Pacific auch mit segelbaren Flößen aus Balsaholz und Binsen nach indianischem Vorbild befahren werden konnte. Bei den Letztgenannten waren die Grundlagen der Navigation sicher nur Beobachtung der Natur, wie Windsysteme, Strömungen, Wolkenbildung, Treibgut und Vorhandensein von Seevögeln. Viel später navigierten die Wikinger ebenso und entdeckten immerhin Island, Grönland und lange vor Columbus auch Amerika, das sie Vinland nannten. Schon vor unserer Zeitrechnung erkannten die Chinesen, dass Gesteine wie Magnetit eine Anziehungskraft auf alle eisernen Gegenstände ausübten

Die Geschichte der Navigation



Für magische Zwecke stellte man aus dem Gestein Löffel her und fand mit der Zeit heraus, dass frei schwebend aufgehängte Löffel sich immer gleich ausrichteten. Beim weiteren Experimentieren fand man heraus, dass mit Magnetit bestrichenes Eisen ebenfalls magnetisch wurde und da raus angefertigte Nadeln sich in N/S-Richtung ausrichteten. Der Kompass war geboren und fand Verbreitung in China. Erst im 12. Jahrhundert tauchten erste Kompassse bei uns auf und fanden in Europa im 14. Jahrhundert weite Verbreitung als Trocken- oder Schwimmkompassse. Bis dahin wurde der Kurs von Schiffen durch Beobachtung von Gestirnen geschätzt.

Über das Lot zur Messung der Wassertiefe berichteten schon Herodot (550 v. Chr.) und die Bibel (Lukas Apostelgesch. 27, 28-30)

Der griechische Philosoph Anaximander (611-546 v. Chr.) erkannte die Erde als frei schwebenden Himmelskörper und fertigte die erste Erdkarte und einen Himmelsglobus an. Anhydras von Tarent (428-365 v. Chr.) schuf die Lehre von der Erde als Kugel und den kreisförmigen Planetenumlauf, wobei die Erde noch als das Zentralgestirn angesehen wurde. Das wurde erst von Nikolaus Kopernikus (1473-1542) angezweifelt und es dauerte noch 200 Jahre, bis durch genauere Messmethoden Beweise vorge-

legt werden konnten, dass die Sonne mit ihren 9 Planeten unser Zentralgestirn ist. Das Mittel- und Schwarze Meer waren die in unserem Kulturkreis zuerst befahrenen Meere, darüber hinaus Nord- und Ostsee sowie der küstennahe östl. Atlantik. Die Häfen im Mittelmeer hielten schon sehr früh Handbücher mit Segelanweisungen, Kursen und Distanzen zu anderen Häfen vor. Durch laufende Berichtigung der von Schiffen gemachten Angaben sollen die schon recht genau gewesen sein. Dazu gehörten sicher auch Skizzen von Ansichten der Häfen von See aus mit markanten Punkten und Steuer Anweisungen, wie auch heute noch in unseren Handbüchern.

Der Stand von Sonne und Fixsternen zu den verschiedenen Jahreszeiten war schon lange bekannt. Durch Beobachtung in der Kulmination konnte man schon sehr früh die geographische Breite und Breitenunterschiede von Bezugspunkten feststellen. Auch die Höhe des Nordsterns entsprach mal in etwa der geographischen Breite. Heute rotiert der Nordstern in einem Kreisbogen von ca. 2 Grad um die Erdachse und taugt dafür nicht mehr. Das war aber nicht immer so. Die Breitenbestimmung auf See und an Land erfolgte mit dem Quadranten und Astrolabium und später auf See mit dem Jakobstab, der auch zum Messen von Horizontalwinkeln taugte.



Die Geschichte der Navigation

Zur Bestimmung der Länge taugten die Sterne aber noch nicht. Dazu wurden Distanzen vieler gleicher Seereisen ausgewertet und gemittelt.

Mit Berichtigung von Abtrieb und Strömungen wurde die Fahrt durch das Wasser mit dem Hand Log ermittelt, das wie folgt beschrieben wird: In der Navigation ist die Seemeile das Maß aller Dinge, sie entspricht einer Bogen Minute auf dem Äquator. Setzt man nun die in einer Stunde gelaufenen Seemeilen in Relation zu den in einer Sekunde gelaufenen Metern, erhält man die Meridianterzie, sie beträgt 0,5144m. Man nehme eine speziell für die Messung der Fahrt vorgesehene Sanduhr, die üblicherweise 14 sec. lief, baut sich ein Log aus einem Brett (= engl. Log), das mit einem Hahnepot an einer Leine befestigt ist und das Brett senkrecht im Wasser hält. Nach einem Vorlauf versieht man die Leine mit einer Marke bei der die Sanduhr umgedreht wird und macht von dort alle 7,2 m (14 Meridiansekunden wegen der Laufzeit der Sanduhr).....einen Knoten in die Leine. Wenn die Sanduhr durchgelaufen ist, stoppt man die Leine ab und zählt die Anzahl der durch die Hand gelaufenen Knoten. Das Resultat ist die Schiffsgeschwindigkeit in Knoten und Erklärung für den Begriff "Knoten" anstelle von sm/h.

Im 18. Jahrhundert wurde das System zur Messung der Mondsdistanzen entwickelt. 1740 tauchte der erste Spiegelsextant auf und etwa um die gleiche Zeit fand das Chronometer seinen Einzug. Damit war das Problem der geographischen Längenbestimmung gelöst, wenn auch mit erheblichem zeitlichen und mathematischen Aufwand. 1837 entwickelte der Bostoner Kapitän Thomas Sumner die Standlinienmethode. Damit konnten zu jeder Zeit alle Gestirne zur Positionsbestimmung herangezogen werden. Diese Methode hat auch heute noch nicht an Aktualität verloren und weist bei Ausfall aller Elektronik immer noch den richtigen Weg. Hilfsmittel wie Rechner, auch entsprechend programmierte Taschenrechner, die US HO-Tafeln für Sonne und "Selected Stars" mit den dazugehörigen Plottkarten erleichtern dem Nautiker sein Handwerk gewaltig. Heute ist der tägliche Umgang mit Sextant und Chronometer moderneren Verfahren gewichen.

Erste Anfänge der Funknavigation kann man bis 1899 zurückverfolgen, aber atmosphärische und meteorologische Einflüsse machten das Verfahren unzuverlässig. Die verschiedenen Hyperbel-Navigationsverfahren wie Loran und Consol waren auf hoher See sehr gute Hilfsmittel. Decca im Küstenbereich bis ca.300sm Abstand von den landfesten Stationen war sehr zuverlässig. Die letzten Stationen sind zugunsten moderner Verfahren im Jahre 2000 abgestellt worden.

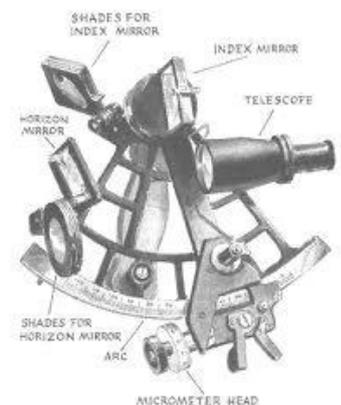
Die Geschichte der Navigation



1896 entdeckte Heinrich Hertz, dass elektromagnetische Wellen von festen Gegenständen reflektiert werden. Daraus entwickelten sich die Radargeräte, die im 2. Weltkrieg militärische Anwendung fanden und danach in die Handelsschifffahrt übernommen wurden. Ab 1935 wurde die Trägheitsnavigation für spezielle Anwendungen entwickelt, z.B. Marine, Luft- und Raumfahrt. Seit ca. 20 Jahren gibt es das satellitengestützte GPS der USA, das seit 1995 allen zugänglich ist. Glossnas ist ein russisches System und Europa entwickelt Galileo, alle Systeme auf gleicher Basis und alle mit vielen geostationären Satelliten in 300-500 km Höhe. Allmählich wird es eng da oben.

Auch heute noch gibt es, bei aller modernen Technik, für die verschiedenen Erfordernisse immer noch Grenzen. Mit unseren Seekarten in Mercatorprojektion können wir nicht zum Pol fahren. Der Maßstab ist dort "unendlich", also nicht mehr darstellbar. Bei 70-75 Grad hört der Spaß auf. Auch mit dem Magnetkompass kommen wir dort nicht hin. Die langsam wandernden Magnetpole liegen, weit von den geographischen, tief in der Erde. Zwischen den Polen würde die Fehlweisung bis zu 180 Grad betragen und wegen der senkrecht verlaufenen Kraftlinien kein horizontales Moment zur Ausrichtung der Magnetnadel mehr sein. Auch der Kreiselkompass spielt dort nicht mehr mit, weil die Drehachse der Erde am Pol senkrecht steht und das für die Kreisel notwendige horizontal dargestellte Drehmoment nicht mehr ausreicht. GPS ist für den Bereich der normalen Schifffahrt vorgesehen und in Polnähe keine ausreichende Satellitenabdeckung mehr vorhanden. Bei Glossnas sieht es ähnlich aus. Astronomische Navigation hilft auch nicht immer. Die Sonne will am Tag und die Sterne in der Dämmerung beobachtet werden, wenn die hellsten Sterne schon und der Horizont noch zu sehen ist. Auch das ist nicht immer möglich, nicht nur in den Polregionen sondern bei widrigem Wetter überall auf See, mitunter auch tagelang.

Trotz aller Technik und Elektronik haben alle Seeschiffe auch heute noch die Ausrüstung für astronomische Navigation an Bord. Der Magnetkompass wird in Abständen kompensiert, wofür es ein amtliches Zeugnis gibt und die Deviation ist jede Wache zu bestimmen und im Deviationstagebuch zu dokumentieren. Gleiches gilt für das Chronometer, auch mit eigenem Tagebuch. In Intervallen zu erneuernde Prüfplaketten kleben auf fast allen Geräten auf jedem Schiff.



Text: Ulrich Pedersen
Bilder : aus Wikipedia

der Sextant



Buchbesprechung

Ostseeligkeiten

Ein Meer, umgeben von herrlichen Ländern, in denen überall andere Sprachen heimisch sind, die Wiege großer Kulturen, einst Schauplatz großer Konflikte, relativ ruhig, doch nie ganz gefahrlos für den Segler. Das Mittelmeer? Nein. Die Ostsee

„Ostsee linksherum“. Christian Irrgang schildert in seinem Buch einen Segeltörn, der ihn einen glücklichen Sommer lang rund um das große nordeuropäische Binnenmeer geführt hat: von Rügen nach Rügen über Polen, die baltischen Länder und Finnland bis hoch nach Lappland und zurück an der schwedischen Küste entlang über Visby und Bornholm. Gegen den Uhrzeigersinn verlief nicht nur die Reiseroute, sondern im übertragenen Sinne auch das ganze Unterfangen. Denn Christian Irrgang hat sich die Zeit genommen (oder gelassen), die Küsten, zu denen er immer auf Sicht gesegelt ist (sofern die Sichtverhältnisse es zuließen) nicht nur von seinem Folkeboot aus zu bewundern, sondern sich in der kulturträchtigen oder auch sanft verschlafenen Hafenstädten umzusehen, an mehr als 60 Orten insgesamt.

Wer Kontakt zu Menschen sucht, der findet ihn. Und so wurde dann auch das Abenteuer des Alleinsegelns eine Zeitlang von einem anderen Abenteuer abgelöst. Hübsch verkörpert durch seine Frau Sanne. Die meisten Tage aber verbrachte der Musikliebhaber und Fotograf mit sich selbst, mit seinem Boot und durchaus auch mit Flauten und anderen Pannan. Von alledem versteht Christian Irrgang lebendig zu berichten, mit stets wechselndem Blick auf alles, was ihn umgibt: das Boot mit seinen Eigenheiten, den Kurs mit seinen Unwägbarkeiten, die Landschaften mit ihrem vielgestaltigen Zauber, die Städte und eben auch Sanne.

Weil aber Christian Irrgang auch ein Fotograf ist, hat er seine Erkundungstour mit Bildern dokumentiert, die dem Betrachter die unwiderstehliche Sehnsucht einflößen, es dem Manne gleichzutun. Er selbst würde es sofort noch einmal machen, bekennt er zum Schluss. Auf einer anderen Route, doppelt so lang, und nicht wieder allein.

Christian Irrgang: „Ostsee linksherum“

224 Seiten, 149 Farbfotos, 1 Karte, Format 16 x 26 cm, flexibel gebunden
Euro (D) 22,90 (ISBN 978-3-7688-3545-9), Delius Klasing Verlag, Bielefeld

Erhältlich im Buchhandell

Annoncen Rechtsanwälte Krüger/ Arne Krogmann Elektronik Service



Rechtsanwältin
CLAUDIA KRÜGER
Emkendorfstraße 12, 22605 Hamburg
Tel.: 040 / 880 99 510
Mobil: 0173 / 23 909 21
email: attorney.CK@t-online.de

Tätigkeitsschwerpunkte:
Ehe- und Familienrecht
Erbrecht
Verkehrsrecht

Notar
Klaus-Th. KRÜGER
Rechtsanwalt
Ohechaussee 9, 22848 Norderstedt
Tel.: 040 529 69 02 / 03
email: kanzlei@hkt-jur.de



Navigationselektronik,
GPS, Radar, Autopiloten,
SAT TV, Wetterempfang



k o m p e t e n t & p r e i s w e r t

Arne Krogmann Elektronik Service · Adalbert-Stifter-Strasse 41 · 22880 Wedel
Tel: 04103-80 31 980 · Fax: 04103-80 31 981 · Mobil: 0172-45 32 32 4
email: arnekrogmann@gmx.de

ARNE KROGMANN
Elektronik Service



Blinkfuer Nr. 2/2013, 69. Jahrgang

Impressum

Herausgeber: Segel-Club Oevelgönne von 1901 e.V.
Geschäftsstelle: Pestalozzistr. 9, 22880 Wedel
Tel.: 04103/ 15 4 16
Internet: www.scoe.de,
e-mail: webmaster@scoe.de

Bank: Postbank Hamburg, Kto.-Nr.:181 450-209,
BLZ 200 100 20

Redaktion: Karen Krause, Kantstraße 36, 22880 Wedel
Tel.: 04103/ 81030
e-mail: blinkfuer@scoe.de,
Inga Maziull
Tel.: 040/32961183
e-mail: ingamaziull@gmail.com

Clubhaus: Antwerpenstraße 19, 21129 Hamburg
Tel.: 040/740 15 04

Druck:: Umschlag: Wascheck-Druck, Hamburg
Innenteil: DATA 2000 GmbH

Titelbild: John Bassiner, Hamburg
Auflage: 300 Stück

Das Blinkfuer erscheint 7x jährlich.

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Leserzuschriften müssen mit vollem Namen gekennzeichnet sein und drücken nicht unbedingt die Meinung der Redaktion aus. Eine eventuelle Kürzung bleibt vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit vorheriger Genehmigung des Herausgebers.

Redaktionsschluss für Blinkfuer 3/2013 ist 10.04.2013

Bitte beachten Sie die Angebote unserer Inserenten!