# Blinkfüer

## Segel-Club Oevelgönne von 1901 e.V.

*Ausgabe 6/2016*

**Vereins-**
Der **Treffpunkt**
im Hamburger Yachthafen

hier kann man essen ,trinken und klönen
das Team der *"Tonne 122"* wird Sie verwöhnen!

Es steht ein Raum
für Clubabende, Vereinsversammlungen ,
Partys und Familienfeiern aller Art bis ca. 50 Personen
ganzjährig zur Verfügung.

Bitte sprechen Sie uns an,
wir stehen Ihnen mit Rat & Tat für Ihre Feier zur Seite.

Wir haben für Sie geöffnet

| Sommer: | Winter: |
|---|---|
| Von April bis Ende Oktober | Samstags und Sonntag |
| Täglich von 11.oo bis 22.00 Uhr | Von 11.oo bis18.00Uhr |
| Dienstag Ruhetag | oder nach Vereinbarung |

*Aktuelle Änderungen der Öffnungszeiten im Internet!*

Tonne 122, Jörg Heese, Deichstraße 19,22880 Wedel
04103/13198 oder 0172/412 37 33
www.tonne122.de

# Ist unser Regattarevier in Gefahr?

Die diesjährige Pagensandregatta fand bei sehr flauen Winden statt. Auch zwei Wochen später war es am Sonnabend sehr flau, so dass der Senatspreis der Elbe unter ähnlichen Bedingungen ausgesegelt wurde. Am späten Nachmittag auf der Preisverteilung berichtete der Wettfahrtleiter, dass sich wiederholt ein oder mehrere Lotsen bei der Revierzentrale über Regattateilnehmer, die die Großschifffahrt störten, beschwert hätten, und dass die Revierzentrale ihm wiederholt den Abbruch der Wettfahrt angedroht habe. Er appellierte an die Teilnehmer, verstärkt darauf zu achten, dass die Berufsschifffahrt nicht behindert wird, um so die zukünftige Durchführung von Regatten auf der Unterelbe nicht zu gefährden.

Am nächsten Tag, dem Sonntag, wurde vor dem Yachthafen um 9:30h die Elbe-Ausklang-Regatta gestartet.

Nach einem kurzen Stück elbab bis zur Tonne 120 war das Fahrwasser zu queren, um in die Hahnöversand-Nebenelbe zu gelangen. Doch leider ist die Wettfahrt abrupt um 10:15 h zu Ende: die Revierzentrale hatte die Beendigung der Wettfahrt verfügt! Anders als am Vortag wehte es mit 3 Beaufort aus Ostsüdost, so dass alle Teilnehmer jederzeit gut manövrierfähig waren. Warum genau diese Entscheidung der Revierzentrale erging, ist mir nicht bekannt. Ein großer Bulker mit viel Tiefgang trifft zum Zeitpunkt der Fahrwasserquerung des zweiten Startes auf das Regattafeld. Sein Signalhorn wurde reichlich betätigt, obgleich nach Ansicht auch der Begleitbootfahrer die Regattateilnehmer gebührenden Abstand halten. Hier hat nun also die Revierzentrale zwangsweise die Regatta beendet, vermutlich wegen entsprechender Beschwerden. Ein Schelm, der angesichts des als angemessen erachteten Verhaltens der Regattasegler an diesem Sonntag an einen Zusammenhang mit den Ermahnungen vom Vortag denkt! Wie es auch gewesen sein mag, es stellt sich die Frage, wie man verhindern kann, dass zukünftig Wettfahrten von Wohl und Wehe einzelner Lotsen abhängen. Jeder, der schon ein paar Regatten auf der Elbe gesegelt hat, kennt die Unterschiede: hier ein „dicker Pott“, der langsam und friedlich durch ein recht dichtes Regattafeld fährt, dort ein vergleichbares Schiff, das trotz größerem Abstand zu allen Regattaseglern mit Dauer-Horn-Konzert seine Fahrt begleitet. Ganz offensichtlich gibt es hier sehr unterschiedliche Maßstäbe! Natürlich sind auch nicht alle Segler Engel, aber gerade bei Regatten sind heute schnelle Begleitboote auf dem Wasser, die ggfs. die Segler zur Ordnung rufen!

Hier ist dringend das Gespräch zwischen den Beteiligten erforderlich, um das Gefühl von Willkür aus der Welt zu bringen. Erlaubt sei zudem der Blick auf die Straße, die für Radrennen auch gerne mal gesperrt wird!

*Petrus*

Augenoptik Schöbel

*kompetent – präzise – fair*

**Augenoptik Schöbel**
Goethestraße 48
22880 Wedel

Telefon: (04103) 4136

# Inhaltsverzeichnis

Ist unser Regattarevier in Gefahr? ..... Seite 1

Annoncen Fa. Yachtprofi.de

Fa. Optiker Sander ..... Seite 2

Inhaltsverzeichnis ..... Seite 3

Silverrudder 2016 - 132 SM Einhand Rund Fünen ..... Seiten 4-7

Silverrudder 2016 - Das doppelte Rennen ..... Seiten 8-12

Pagensandregatta 2016 mit der „Möwe“ ..... Seite 13

Ostseemädels oder Mattis Omas? ..... Seiten 14-16

Protokoll der Oktoberversammlung ..... Seiten I-III

Einladung zur Monatsversammlung und Gratulationen ..... Seite IV

Annonce Stockmaritime ..... Seite 17

Absegeln nach Stade ..... Seiten 18-19

Meine erste Absegeltour ..... Seiten 20-21

Opti-Wochenende in Borgwedel an der Schlei ..... Seiten 22-23

Bootstaufe der „Tyl“ ..... Seite 24

„Cara Mia“ bei tollem Wetter getauft ..... Seite 25

Ammen-Dornfinger: Giftige Spinnen am Köhlfleet! ..... Seite 26

Schaden durch Bootstrailer: Wer haftet? ..... Seiten 27

Buchbeprechungen ..... Seiten 28-29

Termine ..... Seite 30

Annoncen Arne Krogmann Elektronik Service
Rechtsanwälte Krüger ..... Seite 31

Impressum ..... Seite 32

# Silverrudder 2016
# 132 SM Einhand Rund Fünen

Nachdem Uwe Latarius bereits 2015 an der größten Einhandregatta teilgenommen hatte und ich in diesem Jahr leider keinen Startplatz ergattern konnte, sollte es 2016 losgehen. Der ehemalige Organisator BådNyt wollte die Regatta nicht mehr ausrichten und hatte der Stadt Svendborg die Rechte an der Veranstaltung verkauft. Die Meldung auf der Internetseite war jedoch wochenlang nicht möglich, da wohl noch nicht alle Fragen der Übernahme geklärt waren. Als im Frühjahr dann der Startschuss zur Anmeldung fiel, waren innerhalb von einer Woche 300 der insgesamt 400 Startplätze vergeben. Uwe mit seinem One Off, Hans Genthe mit seiner BB10 und ich mit meiner Dominant Race hatten einen der begehrten Startplätze bekommen.

Eine Woche vor dem Rennen, das am Wochenende des 23. bis zum 25. September stattfinden sollte, wurde ich dann etwas aufgeregter. Hab ich an alles gedacht? Funktioniert der Autopilot, was soll man zum Essen mitnehmen? Ersatzbatterien für die Stirnlampe und vor allem viele warme Sache zum anziehen nicht vergessen.

Ich hatte bereits nach der Pagensandregatta gekrant und mein Schiff zur Vorbereitung auf dem Trailer nach Hause mitgenommen. Da beim Silverrudder die Rennwerte der Schiffe und Klassenvorschriften keine Rolle spielen, kann alles ausgebaut werden, was nicht benötigt wird. Die Einteilung erfolgt lediglich nach der Schiffslänge. Also alles raus! Dies ging bei mir so weit, dass ich die Holzdecke und die Deckel der Backskisten ausgebaut habe.

Am Mittwochnachmittag ging es dann mit dem Trailer nach Svendborg. Hier warteten bereits diverse Schiffe auf das Kranen am nächsten Morgen. Pünktlich um 9.00 ging es los und die Trailerschiffe wurden im Akkord zu Wasser gebracht und die Masten gleich mit gestellt. Der Hafen war für das Event ausschließlich für die Regattateilnehmer reserviert. Dies war auch nötig, da 400 Schiffe die Kapazität des Hafens deutlich übersteigt.

Nachdem ich meine Strippen endlich eingezogen und die Startunterlagen abgeholt hatte, war es bereits später Nachmittag. Viel Zeit um mit den anderen Teilnehmer zu reden und „Schiffe Glotzen“ war nicht mehr, da am Abend das Briefing anstand. Hier wurde bei Bier und Pasta die Richtung bekannt gegeben um die wir um die Insel segeln sollten. Es sollte gegen den Uhrzeigersinn gehen. Schade, da anhand der Windvorhersage klar war, dass es daher nur wenig Spigänge geben wird. Am Wind habe ich mit 6.50 Meter Wasserline nicht das schnellste Boot.

# Silverrudder 2016
# 132 SM Einhand Rund Fünen

Am Freitag sollte für mich um 8.00 Uhr der Start sein. Die einzelnen Größen-Klassen starteten in Abständen von jeweils 30 Minuten. Uwe und Hans starteten in der Klasse „Medium 2“ und mussten erst um 10.00 los. Nach dem Frühstück, das von der Regattaleitung in der Veranstaltungshalle vorbereitet war, ging es los. Unter Motor und absolut Null Wind fuhr ich zur Startzone. Hier herrschte bei reichlich Strom gegenan ein reges Treiben. Alle holten ihre Anker raus, da fünf Minuten vor dem Start kein Motoren mehr erlaubt war und lagen im flachen Wasser gegenüber von Svendborg vor Anker. Da ich mich zu diesem Zeitpunkt ungünstig in der Mitte des Fahrwassers befand, blieb mir nichts anderes übrig, als mich hinter die Brücke über den Sund treiben zu lassen und hier zu ankern. Nach einer halben Stunde wurde die nächste Gruppe gestartet. Bis zu diesem Zeitpunkt lagen wir alle weiterhin vor Anker. Es tat sich absolut nichts! „Mist“ dachte ich, „schon wieder stimmt die Windvorhersage bei Windfinder nicht!“ Um 8:45 regte sich endlich eine leichte Brise von achtern. Also Spi hoch und Genua runter! Gegen 8:50 fuhr ich endlich über die Startline und die anderen Schiffe konnten ebenfalls los. Erstaunlicherweise war mein anfangs gemachter Fehler nun mein Glück, da auf der Seite von Svendborg der Wind deutlich besser war. Mit 1,5 Knoten über Grund ging es in Richtung Langeland und ich war plötzlich unter den ersten zehn von über hundert Schiffen. Nach einem kurzen Schauer kam dann die Sonne raus und der Wind wurde langsam stärker. Bei schönstem Segelwetter ging es mit einem spitzen Spigang in Richtung Beltbrücke. Circa fünf Meilen vor Nyborg wurde der Kurs zu spitz. Auch die Gennakerboote mussten ab hier unter Groß und Fock weiterfahren. Der Wind nahm weiter zu, so dass ich von der Genua I auf die III wechselte. Dies auch, da es an der Nordspitze am Abend mit 5 Bft. wehen sollte. Leider war der Segelwechsel die falsche Entscheidung, da der Druck im Schiff fehlte. Also das Mittelmaß und auf die II gewechselt. Bei Welle und ohne Reling gar nicht so einfach.

# Silverrudder 2016
# 132 SM Einhand Rund Fünen

Querab von Romsø kam Hans dann in Sichtweite. Der saß ganz entspannt in der Plicht und nähte ein Segel. Es sah so aus, als wenn er sich etwas Handarbeit von zu Hause mitgenommen hätte um sich ein wenig die Zeit während der langen Regatta zu vertreiben. Was um ihn herum passierte schien nicht so wichtig und der Autopilot kennt den Weg. Obwohl Hans sich um die Segeleinstellung nicht kümmerte, fuhr er an mir vorbei. „Länge läuft eben“ dachte ich und versuchte erfolglos dran zu bleiben. Nachdem wir die Ecke von Korshavn hinter uns gelassen hatten, habe ich auch Uwe gesehen. Leider ebenfalls schneller unterwegs.

Der Tag neigte sich dem Ende und die Sonne ging recht schnell unter. Der Wind frischte weiter auf, so dass das erste Reff rein musste. Bei ca. 5 Bft. kam nun eine lange Kreuz bis Fredericia. Manche Schiffe hatten anscheinend noch ihre Positionslaternen aus den 80er Jahren, so dass zwischen rot, grün und weiß kaum ein Unterschied zu sehen war. Da hieß es sehr aufmerksam zu bleiben damit es nicht zur Kollision kommt. Der Wind nahm wieder ab und das Reff konnte wieder raus. Bei klarem Sternenhimmel und moderatem Wind ging es weiter in Richtung Kleiner Belt. Um einen herum ein Meer von Positionslaternen.

Vor Fredericia wurde es noch einmal spannend. Zwei Frachter legten ab und fuhren dem Regattafeld entgegen. Die Kapitäne sahen vor sich sicherlich nur rote und grüne Lichter und keinen Platz zum Durchfahren. Daher wurde ohne Pause lautstark Signal gegeben. Hiernach war sicherlich jeder Bewohner von Strib und Umgebung wach.

Bei weiter abnehmendem Wind ging es weiter Richtung Middelfart. Eine schöne Kulisse, bei Dunkelheit die Lichter der Stadt zu sehen. Ab der Eisenbahnbrücke nach Fünen ging dann wieder nichts mehr. Der Wind war komplett eingeschlafen. Also Kocher raus und erst einmal einen Kaffee zum wachbleiben und aufwärmen gekocht. Immer wieder kamen kleine Böen die einen einige Meter weiter nach vorne brachten. Der Strom floss glücklicherweise in die richtige Richtung, so dass über Grund doch etwas Strecke gemacht wurde. Dies sind die Momente bei denen man sich fragt:“ Was mache ich hier eigentlich? Ich bin doch zum Segeln hier und nicht um im Strom zu treiben.“ Nun sagen machen, dass Regatten auch bei Schwachwind Spaß machen. Ich wollte jedoch gerne zur Mittagzeit im Ziel sein und nicht wenn es wieder dunkel wird. Einige erwischten immer wieder Privatböen und fuhren an einem vorbei. Das gleiche Glück hatte ich natürlich manchmal auch. Zum Morgengrauen kam endlich wieder Wind auf und alle um einen herum schienen erleichtern, dass es endlich weiter ging. Bei strahlendem Sonnenschein ging es durch den kleinen Belt zwischen Bågø und Arø durch um nach der Helnæs Bugt Richtung Svendborg abzubiegen. Der Autopilot tat seinen Dienst und ich konnte mit dänischem Joghurt und Müsli ausgiebig Frühstücken.

Ab Avernakø gab es die Möglichkeit noch einmal den Spi zu ziehen. Dies war auch nötig, da eine J/70 aus meiner Gruppe immer näher kam. Beim vorbereiten des Topspis merkte ich jedoch, dass fast 30 Stunden ohne Schlaf ihre Spuren hinterlassen haben und ich hatte bedenken, dass mir die Kraft fehlte. Also doch der kleine Spi mit 42m². Dies war die richtige Entscheidung, mit teilweise 9 Knoten ging es in Richtung Ziel. Die anderen hatten anscheinend keine Lust mehr oder waren zu müde. Die Spis blieben jedenfalls unten. Außer der Gennaker der J/70, der mich nicht davon segeln lassen wollte.

# Silverrudder 2016
# 132 SM Einhand Rund Fünen

Nach diversen „Spigaus“ packte er dann doch ein und fuhr mit Groß und Fock weiter. Zur Mittagszeit passierte ich erleichtert und erschöpft das Ziel.

Die Mehrrümpfer und großen Yachten waren schon längere Zeit im Hafen. Auch Hans und Uwe waren bereits nach 26 Stunden und 8 Minuten bzw. 26 Stunden und 12 Minuten im Ziel, während ich 29 Stunden und 29 Minuten benötigte.

Die Siegerehrung am Abend war nur schwach besucht. Einige waren bereits abgereist um am Montag wieder pünktlich bei der Arbeit zu sein, andere lagen sicherlich hundemüde in der Koje.

Am Samstag kamen die Kinder von Uwe um mit ihm am nächsten Morgen die „Antonie“ zurück zur Elbe zu bringen. Am Sonntag segelte Hans ebenfalls, unter Ausschluss des Motors, aus dem Hafen von Svendborg Richtung Kiel.

Alles in allem war die Regatta ein tolles Erlebnis. Leider fehlte der Veranstaltung ein wenig Herzblut. Viele waren von der Siegerehrung enttäuscht, bei der die Gewinner lediglich eine Plastiktüte mit Werbeaufdruck bekamen. Zudem gab es die Jahre zuvor für jeden der es um die Insel geschafft hatte ein „Finisher –Shirt“. Aufgrund einiger Proteste will der Veranstalter diese nun nachträglich produzieren und ausgeben. Dass der SCOe mit drei Schiffen bei der größten Einhandregatta vertreten war, zeigt, dass wir ein aktiver Verein sind, der neben dem Tourensegeln auch im Regattasport Flagge zeigt.

*Arne Sporleder*

# Silverrudder 2016
# Das doppelte Rennen

„Papa, da kommt was auf Kollisionskurs!“ Um mich gurgelt laut Wasser, dazu lautes Flappen des Spis. Ganz schön viel Krängung. Es muss aufgebrist haben, wie lange habe ich wohl geschlafen?

Wir sind auf dem Weg nach Svendborg, sind heute, Mittwoch, um 9Uhr aus Stenungssund nördlich von Göteborg ausgelaufen. Nach einer Flaute vor Göteborg raumte der Wind und wir konnten unseren großen Spi setzen. Wir, das sind Erik, unser 18-jähriger Sohn, ich und unsere BB10 von 1979. Erik ist mit dem Schiff groß geworden und kennt es genau. Ca. nachts um 2 Uhr übernimmt er das Steuer und schickt mich Schlafen. Wir sind ca. 30 Meilen vor Anholt.

*Dauerkreuz ab Anholt*

Ich wältze mich aus der bequemen Mittschiffskoje - und komme raus. Erik ist quietschvergnügt und grinst über das ganze Gesicht. „Papa, da vorne ist das Leuchtfeuer von Anholt. Und 2 Positionslichter, man sieht aber sonst nichts. Keine beleuchteten Fenster, nur 2 Lichter und ein Dampferlicht.“ Der Spi wird vom hellen Mond beleuchtet, und das Unterliek zieht durch´s Wasser. 8-9 Knoten zeigt die Logge. „Ganz schön spitz, oder?“ - „Ja, ich musste schon 20 Grad vom Kurs abfallen, aber wir sind richtig schnell.“

Ich peile die Positionslichter, das Schiff wird in Lee durchgehen. „Kurs halten, nicht abfallen. Wenn der durch ist, lass´ uns den Spi wegnehmen und Kurs auf die Durchfahrt in der Sandbank vor Anholts Hafen nehmen. Das soll weiter rechts drehen, sonst verlieren wir zu viel Höhe.“ Das Schiff entpuppt sich als eine Fregatte, der Umriss ist nur gegen das im Mondschein glitzernde Wasser zu erkennen.

Wir nehmen den Spi weg, kurze Zeit später dreht der Wind weiter und wir müssen kreuzen. Im ersten Morgengrauen passieren wir Anholt. Ich hole über Internet einen aktuellen Wetterbericht und vor allem Winddaten. Leider keine guten Nachrichten, der Wind soll auf Südwest drehen und abnehmen. Unser nächster Schlag geht östlich - da soll´s tendenziell mehr Wind geben. Mit nur 6 Liter Benzin und einem 5PS Außenborder im Schacht müssen

# Silverrudder 2016
# Das doppelte Rennen

wir eine gute Taktik machen, um es bei der Prognose zum Start des Silverrudders am Freitagmorgen zu schaffen. Für uns hat das Rennen schon begonnen.

*Als wir in Svendborg einlaufen, kommen die ersten Starter schon entgegen*

Den neuen Tag nutze ich zur Bootspflege. Die BB10 steuert mit festgestellter Pinne sauber an der Kreuz. Der Autopilot ist aus. Batterie sparen. Erik schläft. Die nächste Nacht steuert Erik fast komplett alleine. „Papa, schlaf schon mal vor.“ Ich nehme das dankbar an. Nach einer Taktik-Besprechung lege ich mich hin. Erik kreuzt auf der Ostseite des Belts bis zur Brücke im flachen Wasser - wir haben nicht nur Gegenwind, sondern auch Gegenstrom. Höhe Beltbrücke macht er den Schlag auf die Westseite, kurz vor Lundeborg weckt er mich. Sehr leise gluckert das Wasser - kein gutes Zeichen. Ich schaue auf die Uhr: 5 Uhr morgens - noch ca. 18 Meilen bis Svendborg - 3 Knoten Fahrt - das klappt nicht bis zum Start um 10Uhr. „Lassen wir den Motor mitlaufen! Die einzige Chance.“ Wir bauen den Motor ein und tuckern mit 5 Knoten unter Groß gen Süden.

*Die Nacht bricht an im Norden Fünens*

# Silverrudder 2016
# Das doppelte Rennen

Um 9 Uhr laufen wir in Svenborg ein, wir haben noch ca. 500ml Sprit im Tank. Dort werden wir von unserem Freund Friedrich empfangen und mit allen Infos und Unterlagen versorgt. Friedrich segelt mit seiner „Uijuijui“, einer Rainbow 42, ebenfalls mit.

Erik springt von Bord, einige Taschen fliegen auf den Steg. Johann wartet mit unserem Bus am Hafen, sammelt Erik und Gepäck auf und ich lege wieder ab. Erik geht kiten während ich meine 150 Meilen Runde segle.

*Alte Code 0 geklebt und mit neuen Rissen*

Das ist spannend. Zum ersten Mal wirklich ganz allein eine Regatta segeln. Wir haben schon oft nur zu zweit gesegelt, aber das ist nun eine neue Herausforderung. Motor ausbauen, Spinnaker klarmachen, dabei aufpassen und keinen überfahren - bei 400 Teilnehmern eine ziemliche Herausforderung. Ich bin schon vor dem Start durchgeschwitzt. Ich starte ganz in Steuerbord unter Spi, will als äußerstes Boot mich frei segeln und dann halsen. Guter Plan, aber ich habe nicht an die Zuschauer und herkommenden Schiffe des nächsten Starts gedacht. Verdammt eng, einige behindern mich sehr, und ich kann nicht den Autopilot einschalten, um die Halse vorzubereiten, und vor allem nicht den idealen Kurs steuern. Dazu das blöde Motorboot, das mein Chaos auch noch filmt. So schrubbe ich in der ersten Halse sehr, sehr knapp vor dem Svenborg-Dock durch, in der Halse bleibt der Spi auch noch an der Großsegellatte hängen, was für ein Pech. Ich halse zurück, fiere das Spifall, er kommt frei, zurückhalsen und Gas geben. Ich bin klatschnass geschwitzt. Im Cockpit ist das totale Leinenchaos. Wie soll ich das durchhalten, denke ich. Aber der Einsatz lohnt, ich bin zweiter hinter der FarEast 31. Vor allen X99, die viel schneller sein müssen.

Die Kurven des Svenborg-Sund kosten noch viel Kraft. Wechsel von Spi auf Code 0, auf Genua, dann wieder Code 0, Genua, Spi, ich freue mich auf den großen Belt … Dort klare ich endlich etwas auf. Auf dem Weg zur Beltbrücke zeigt unsere Freya ihr Raumschotspotenzial. Unter großem Spi und Code 0 schaffe ich Platz nach hinten. Aber der Wind dreht, wird immer spitzer - und nimmt zu. Zu viel für das alte Leichtwindsegel von der ASSO99. Die Code 0 reißt ein - das ist frustrierend, ohne das Segel bin ich chancenlos gegen all die schnelleren

# Silverrudder 2016
# Das doppelte Rennen

Schiffe in meiner Gruppe - eine Vergütung gibt es nicht. Der erste im Ziel gewinnt. Ich setze die Genua und berge das Segel. Auf der Kreuz nach Fynshoved belege ich die Pinne und klebe das Foliensegel mit Packband - hoffentlich hält das.

*Der Raymarine Autopilot funktionierte prima - obwohl mit Packband befestigt*

Die Kreuz im Norden Fünens ist unangenehm. Wind gegen Strom, kurze Wellen, die schlanke BB10 löffelt mit der Bugspitze ordentlich Wasser. Ich matche mit 2 Ylvas. Unsere Elvstrøm-Segel sind älter als Erik, aber immer noch schnell, die 12m langen Yachten kommen nur langsam vorbei. Ich bin heilfroh über die Sprayhood, ohne die würd ich in einer Dauerdusche sitzen.

Vor Middelfahrt flaut es ab, da schnappe ich die beiden wieder - mit Hilfe von ein paar Winddrehern. Es ist stockdunkel, die hunderte von Positionslichtern sind ein extrem eindrucksvolles Bild. Höhe Fænø ist Flaute, das Feld schiebt sich wieder zusammen. Im Dunkeln liegen die Yachten dicht beieinander. Alle suchen den Wind. Kaum einer spricht ein Wort.

Mir kommt es so vor, als wäre auf der Westseite etwas Wind. Also Code 0 hoch - und mit dem leichten Segel schaffe ich es, mich aus dem Feld zu lösen und dicht unter Land mit leichtem Wind aus dem kleinen Belt herauszukommen. Ich freue mich, die Packband-Reparatur gemacht zu haben.

In Rauschefahrt geht es weiter - der Code 0 bekommt mit zunehmendem Wind mehr Risse - aber das Packband hält. Höhe Helnæs hängt der Kopf nur noch an den Lieken, das Tuch ist komplett durchgerissen. Im Hals klaffen ebenfalls mehrere, ca. 10cm lange Risse. Ich falle in den Böen sehr ab, um das Segel zu entlasten, ziehe in den Windlöchern wieder hoch und bete, dass das Segel zusammenhält. Bei Lyø setzte ich den Spi, den Großen natürlich, um dann festzustellen, dass ich den auf dem Kurs nicht halten kann. Da kommen ein paar Untiefen, die man beachten sollte. Im Bergemanöver überholt mich Ulli mit seiner X99. „Na warte, den hole ich mir wieder“ denke ich, und schlage den mittleren Spi an, während ich unter Genua Höhe ziehe. Mit der schlanken BB10 sollte ich früher den Spi ziehen können, da

# Silverrudder 2016
# Das doppelte Rennen

die X99 eigentlich Gewicht auf der Kante braucht. Bei 58% Ballastanteil und nur 2,3m Breite der BB10 ist Crewgewicht eher nebensächlich.

Hinter Avernakø wird´s etwas raumer, ich setzte die Blase und rausche mit 30 Grad Krängung an der X wieder vorbei. Im Svendborgsund holt Ulli wieder auf, ich beschließe dicht unter´s Ufer zu segeln und mit einigen Halsen im flachen Wasser zu bleiben. Der Plan geht auf, bis ins Ziel halte ich den Abstand.

Nach 26 Stunden laufe ich tot müde, aber noch voll Adrenalin in den Hafen ein. Dann ein Aufschießer, Groß runter, und sich auf die schon angekommene Ylva am Steg treiben lassen. Am Steg wartet schon Friedrich - er ist mit einer Rainbow 4. im Ziel geworden. Was für eine Leistung, mit dem großen Schiff allein mit Backstagen und schweren Segeln! Das erste gemeinsame Bier ist auch für ein paar Stunden das letzte – tot müde verkrieche ich mich in der Koje und wache erst um 18Uhr durch die Ankunft von Erik auf.

Während der Preisverleihung am Abend freue ich mich über das zuerst verfluchte Motorboot - der entstandene Film ist eine schöne Erinnerung, und sehr hilfreich zur Manöverkritik.

*Angekommen. 3 Vorwindsegel im kleinen Cockpit erforderten viel Koordination.*

Mein Fazit: Das Silverrudder war eine sehr lehrreiche Erfahrung. Die 2 Tage Anfahrt waren ein gutes Manövertraining, das hat viel geholfen. Als extrem wichtig habe ich es empfunden, immer sofort alles aufzuräumen - wenn irgendetwas nicht klar ist, dann klappt nichts mehr, wenn es schnell gehen muss, und in der Folge entsteht ein immer größeres Durcheinander. Das Thema Müdigkeit war unproblematischer als erwartet - dazu war das Rennen zu spannend.

*Hans Genthe*

# Pagensand-Regatta 2016
# mit dem Jugendwanderkutter

Am Samstag den 10. September 2016 fand wieder einmal die jährliche Pagensand Regatta statt. Dieses Mal zu dritt (Finkenwerder, Teufelsbrück und Möwe von Köhlfleet), waren die Kutter natürlich auch mit dabei!

Unsere Mannschaft traf sich bereits am Abend davor. Mit dabei waren Jasper, Svenja, Liza, Milena, Lilly, Jonny und Ella.

Nachdem die Möwe unter dem Kommando unseres neuen Azubi-Kutterführers Jasper, wegen Stinas Abwesenheit einen guten Start hingelegt hat, während die Finkenwerder noch zur Startlinie dümpelte, wurden wir nach einer Bahnverkürzung Erster unserer Klasse!

Wegen wenig Wind hieß es zwar eher Wetttreiben anstatt Wettfahren, allerdings gab es dazu strahlenden Sonnenschein. Unsere Platzierung haben wir abends dann natürlich auch dementsprechend gefeiert, auf der gelungenen abendlichen Party!

Insgesamt war es ein sehr schönes und erfolgreiches Wochenende!

*Ella Baumann*

# Ostseemädels oder Mattis Omas?
## Drei Wochen Tilda mit Uta

Ja, nach drei Wochen auf Tilda mit Uta bin ich gefangen im Netz, hänge an der Angel, am Haken.

Nein, ich hatte nie Angst, nur vollstes Vertrauen in Uta in jeder Schräglage, im Flautentreiben mitten auf See, in der Dunkelheit, bei Sturmböen, bei Motorausfall kurz vorm Hafen mit Regen und Wind aus der ungünstigen Richtung.

Viel gelernt habe ich! Aber ob der Baum, hinter dem das Krokodil pinkelt, vor oder hinter dem See steht - da muss ich noch überlegen, wenn ich beim Anlegemanöver die Leine mit einem Palstek über den Poller legen will. Das muss ich dann wohl auf meinen nächsten Bahnfahrten nach Wedel üben.

Mein besonderer Dank geht an die Schweriner Wohngenossenschaft: Sie hatte Lorenz und Stine, die sich damals noch nicht gut kannten, zu einer kleinen Plattenbauwohnung verholfen - und nun gibt es Matti und damit Uta und Anke als Omas.

Eine Probefahrt gab es schon im letzten Jahr: Überführung der Tilda von Kiel nach Wedel im Oktober bei Sturm, Regen und Kälte. Zuerst lernt die Landratte bereits das Beobachten der Lichter im Kanal im Dunkeln: Dürfen wir um 22:00 im Oktober noch durch den Kanal motoren oder eigentlich nicht? Dann nach der Schleuse am nächsten Morgen: alle lassen die Segel unten,

werfen die Motoren an. Nur Uta setzt die Segel, Anke findet sich überrascht an der Pinne wieder, das Boot liegt schräg, Uta flucht auf dem Vorschiff über nicht gleitende Stagreiter und festsitzende Fallklemmen. Kurzes Zögern bei Anke: Soll ich sagen: „Der Wind ist mir zu stark, das Boot zu schräg, die Wellen zu hoch und zu kalt ist es auch! Lass uns aufge-ben, an Land gehen!“ ? Nein, es passt besser zu mir mich zu entscheiden: „Okay, leg ich eben mein Leben in Utas Hände.“ Und nach 40 Schlägen fürs Kreuzen habe ich einfach aufgehört zu zählen. Auch das Wasser hat mich nicht gestört, was in den Salon peitschte, weil diese hässlichen Baggerschiffe so viel Schwell machen.

Obwohl ich gelernt hatte, dass unsere Duett nicht kenterbar, aber sinkbar ist. Oh ja, ich habe gefühlt, was es dann bedeutet, in den Hafen zu kommen, gleich von mehreren Seglern eingeladen zu werden zu wärmendem Kaffee und Sekt im geheizten Salon (Danke Joschi!).

Auch im August in der dänischen Südsee gab es reichlich Wind und damit viele Hafentage und das Ziel Samsø blieb Ziel für eine nächste Tour. Aber es gab Ærø auf der Hin- und Rückfahrt, Lyø, Middelfart, Julesminde, Strib, Årø, Dyreborg und Drejø.

Es gab Tümmler, die uns auf sonderbare Weise den Weg wiesen. Es gab auch Segler, die uns Frauen den Weg weisen wollten - aber dass das für Uta nicht nötig ist, war schnell klar. Und es gab auch diesen netten Einhandsegler, der seinen Weg nach unserem Weg richtete. Da zeigten wir uns dann weniger als Omas. Wir wiesen lieber auf die Aufschrift: „Ostseemädels“ hin, die noch an Tilda zu erkennen ist seit der Tour von Stine und Nora 2010. Klar passierte es dann auch, dass sich zwei Männer abends an unserem Boot trafen, wir allerdings nicht an Bord waren und die beiden am Ende wenigstens zu zweit ein Bierchen tranken und plauderten. Später gab es natürlich dann doch noch Rotwein zu viert mit fröhlichem Beisammensein.

## Ostseemädels oder Mattis Omas?
### Drei Wochen Tilda mit Uta

Solche Begegnungen und auch das Kennenlernen und wiederholte Treffen von jungen Familien in verschiedenen Häfen macht Spaß und versüßt die zusätzlichen Hafentage, wenn´s dann zu sehr pustet. Dann gibt es auch Zeit, die unterschiedlichsten Charaktere der Häfen und Inseln zu erspüren, die Kinder beim Krebsfangen zu sehen, gute Backschaft zu haben und zur Ukulele Lieder zu schmettern.

Richtig froh und glücklich war ich allerdings bei gutem Wind auf See. Die Arbeit und auch das Spiel mit den Naturgewalten mit großem Respekt, die Weite, das Gefühl von Zeitlosigkeit - das wurde nun zu ganz faszinierenden neuen Erfahrungen.

„Du hast ja schon richtige Seebeine!“ begrüßte mich Horst auf der Geburtstagsfeier von Matti, unserem gemeinsamen Enkel bzw. Urenkel. Ja, habe ich und klar: der Baum steht natürlich hinter dem See, aus dem das Krokodil kommt, um zu pinkeln!

*Anke Wolter*

Landratte bzw. Wassergärtnerin aus der Lüneburger Heide

# SICHER SEGELN!

Neu: Elvstrøm-Sailpoint Hamburg by stockmaritime.
Neue Segel & Reparaturen.

- Mehr Fläche + schnelle Profile + besserer Trimm + Elvstrøm-Qualität
- Bedeutet: Schneller. Haltbarer. Später reffen.
- Folge: Mehr Spaß. Mehr Segeln. Weniger Motoren.

Wieso?
- Weil wir 40 Jahre lang Segeltrimm und Segelprofile optimiert haben.
- Weil die Zusammenarbeit mit ELVSTRØM in Apenrade so gut klappt.
- Weil wir Touren- und Regattasegeln gleichermaßen lieben.

Projektbeispiele, Trimmvideos, Tipps auf www.stockmaritime.com
Ihr persönlicher Ansprechpartner: Hans Genthe
040 - 86 66 27 14, service@stockmaritime.com

ELVSTRØM SAILS
HAMBURG

IHR SEGELSERVICE*
❒ **Beratung**
Auswahl der besten Segel für Ihre Ziele/Bedarf
❒ **Maß-Kontrolle**
an Bord (falls notwendig)
❒ **Segeldesign-Optimierung**
Profil, Fläche, Trimm, Handling
❒ **Speed-Service**
Anschlagen, Trimmberatung
❒ **Prophylaxe**
Scheuerschutz-Montage für Saling, Reling, etc.
❒ **Segel-Winterlager**
inkl. Segelcheck
* KOSTENLOS BEI SEGELKAUF – 1 JAHR, 150KM RUND UM HAMBURG

Foto: Hinrich Franck/Nordseewoche

Neue Dacron-Segel. Bristol 35.5 - SCOe
Feedback: „Ein Träumchen."

Neue EPEX-Segel. Faurby 36 - ESV
Feedback: „1 Knoten schneller."

Hans Genthe, Ihr Anspechpartner.
„Positives Feedback ist meine Motivation."

stockmaritime.com
SEA OUR PASSION

Osterbrooksweg 29 • 22869 Schenefeld • Tel.: 040 - 86 66 27 14 • service@stockmaritime.com • www.stockmaritime.com

# Absegeln nach Stade

Am 24. September fand unser Absegeln in Stade statt. Schon am Freitag fanden sich viele SCOe-er dort ein. Auch wir gingen, kurz bevor es ganz dunkel war, an einem der Päckchen längsseits. Am Sonnabendvormittag verholten wir noch auf einen Stegplatz, damit der nachmittägliche Umtrunk bei unserem Schiff stattfinden konnte. Alle schon anwesenden SK nutzten den schönen Tag für einen Stadtbummel oder genossen das schöne Wetter an Bord.

*Umtrunk auf dem Schlengel*

Wir hätten uns kein besseres Herbstwetter aussuchen können: laue Brise und Sonnenschein! Außerdem sommerlich warm. Inzwischen waren wir mit 14(!) Schiffen im Hafen und es wurde voll auf dem Schlengel vor Tilda. Bei Sekt, O-Saft, Sherry und Süßigkeiten ließen wir es uns gut gehen.

# Absegeln nach Stade

Abends fanden sich alle Segler und noch ein paar auf dem Landweg angereiste SK im Restaurant zum Essen ein. Es wurde ein fröhlicher, geselliger Abend.

Sonntagvormittag machten sich alle auf den Heimweg - wieder eine Kreuz, weil der Wind auf Südost gedreht hatte.

*Uta und Karen*
Festausschuss

*Die SCOe-Päckchen*

*Sonniges Kaffeetrinken auf Tilda*

# Meine erste Absegeltour

Vor ein paar Wochen packten meine Eltern nicht nur unseren Kinderwagen voll mit vielen Klamotten und natürlich Windeln für mich, sondern auch noch zwei große Rucksäcke für unsere Wochenendreise!

Nachmittags kamen wir dann in Wedel im Yachthafen an. Auch meine Oma hatte so viel Gepäck dabei. Wir packten alles auf „Tilda“, das fand ich toll; überall lagen interessante Dinge in greifbarer Nähe, durch klettern oder unterm Tisch durch kriechen bestens zu erreichen. Leider hielt mich fast immer jemand fest, so dass ich nicht alles erforschen konnte...

Dann wurde so ein lautes ratterndes Ding angeschaltet und ich wurde in meine dicke Schwimmweste gesteckt. Mama und Papa knoteten die Leinen los und legten mit dem Schiff ab. Oma und ich guckten uns das ganze aus dem Kajüteingang an. Auf der Elbe wurde der Motor wieder ausgeschaltet und wir segelten. Ich kuschelte mich in Papas Arm und irgendwie fielen meine Augen von alleine zu... Als ich wieder aufwachte waren wir schon weit gesegelt. Ich durfte Oma beim Steuern helfen und es ging mit Motorfahrt in einen Fluss, wo es viel am Ufer zu sehen gab. Im Dunkeln legten wir mit Tilda in Stade an. Ich begrüßte noch die Nachbarskinder, Nomie und Nanning, die auch so dicke orange Schwimmwesten wie ich an hatten.

# Meine erste Absegeltour

Am nächsten Tag erkundete ich das Schiff auch an Deck. Ohne schon richtig laufen zu können, ging ich an der Seereling entlang nach vorne, ließ mein Entchen am Band schwimmen und guckte mein Spiegelbild an.

Beim Essen hatten wir Kinder viel Spaß dabei, im Restaurant immer die Treppe rauf und runter zu krabbeln, bis wir müde wurden.

Bestimmt segeln wir im nächsten Sommer wieder und erleben neue Bordabenteuer...

*Matti (Oma Uta)*

# Das Opti-Wochenende in Borgwedel an der Schlei

Am 16.9.2016 sind wir nach Borgwedel gefahren. Dort mussten wir erstmal unsere Opties abladen und aufriggen. An dem Freitag sind wir nicht mehr gesegelt. Wir Kinder hatten ein 7er Zimmer mit Frederick, Lilli, Leni, Henni, Philipp, Henrike und Ida.

Am Samstag Morgen kamen wir nicht aus den Betten, denn das Frühstück war nämlich schon um 7:30 Uhr! Nach dem Frühstück machten wir unsere Optis segelfertig. Es war viel Wind und die Wellen waren ganz schön hoch und wir hatten großen Respekt davor! Die B-Gruppe hat die meiste Zeit für den Jüngstenschein geübt.

Als alle Optis wieder an Land lagen, gab es Mittagessen. Das war ein Lunch-Paket mit leckeren Donuts und Brötchen und Schokoriegel. Zum Nachmittagssegeln waren die Wellen immer noch ziemlich hoch. Am Abend haben Lilli, Philipp, Henrike und Ida ihre Jüngstenscheinprüfung geschrieben. Das war nicht leicht. Statt Abendbrot haben wir gegrillt dazu es gab Salat.

# Das Opti-Wochenende in Borgwedel an der Schlei

Am Sonntag Morgen ist die B-Optigruppe zusammen mit den 420ern zusammen gesegelt, weil ein Schlauchboot kaputt war. Wir sind Regatten gesegelt. Weil es immer noch hohe Wellen gab, war das nicht so einfach. Ein Opti bekam Probleme, weil ganz viel Wasser rein schwappte.

Nach dem Segeln ging es ans Verladen der Optis. Danach war noch Verabschiedung und wir bekamen unsere Jüngstenscheine, alle haben bestanden! Da haben wir uns ganz doll gefreut! Es war ein tolles Wochenende!

*Henrike Werber* und *Ida Jaufmann*

# Bootstaufe der „Tyl“

Am 07.10. versammelten sich bei trübem Herbstwetter etwa 50 Freunde, Verwandte und Bekannte zur letzten Bootstaufe der Saison im Yachthafen beim Grillplatz. Clara und Franziska Hesse tauften das Boot, eine Sun 2000 von Jeanneau, auf den Namen Tyl. Wir, Katja, Andreas, Clara und Franziska bedanken uns bei allen Gästen für die Zuwendungen, die wir für ein neues Sprayhood verwenden wollen.

*Andreas Hesse*

# „Cara Mia“ bei tollem Wetter getauft

Am 17.09.2016 war es soweit: zu diesem Termin hatten Antje und Horst Zeise eingeladen, und viele sind der Einladung gefolgt! Nicht nur die ESV-er, die gleichzeitig ihr Absegeln am Köhlfleet feierten und außerdem noch die Taufe der Yacht der Familie Sylvester begingen, kamen in Scharen. Auch die SCOe´er kamen mit vielen Schiffen und noch mehr Autos zum Club, um bei diesem wichtigen Ereignis dabei zu sein. Die Sonne lachte, als am Nachmittag nach launigen Worten des ESV-Vorsitzenden Axel Sylvester sowie unseres 2. Vorsitzenden Toddy Antjes Tochter Vanessa den Taufspruch aufsagte, während der Enkel Raphael die Sektflasche am Bug zerschellen ließ. Das Traumschiff unserer „Königsfamilie“ wurde von den Gästen intensiv inspiziert. Auch wenn noch einiges zu tun ist, kann man sich bereits gut vorstellen, dass es sich hier sehr gemütlich leben lässt!

Die anschließende Feier in der ESV-Halle bei Roastbeef und Matjes mit Bratkartoffeln und leckeren Getränken rundete diesen schönen Tag ab.

Liebe Antje, lieber Horst, auch an dieser Stelle nochmals viel Kraft und Ausdauer beim Umbau und dann allzeit gute Fahrt, getreu dem Motto: „Träume nicht dein Leben, sondern lebe deinen Traum“! *Petrus*

*Dank Horst´s „Taufautomat“ gelang die Taufe problemlos*

# Ammen-Dornfinger:
# Giftige Spinnen am Köhlfleet!

Am ersten offiziellen Slipwochenende, morgens früh um 6:30 h, geschah es: auf dem noch im morgendlichen Dunkel liegenden Slipwagenplatz hinter Halle 3 waren Hanne, Thomas und Ole Harder sowie Jan Werber im Einsatz, um für das Slippen die ersten Wagen von der Wiese zu holen. Dabei haben die vier offenbar ein paar Spinnen gestört, die sich dort den Sommer über eingenistet hatten. Die Spinnen sprangen unsere Freunde an und bissen zu. Es tat weh, und der Schmerz hielt recht lange an und es kam zu einer Schwellung. Es war vergleichbar mit der Wirkung von Wespenstichen. Hannes Recherche ergab: es handelt sich um Ammen-Dornfinger, auch Ammendornspinnen genannt. Diese Spinnenart ist neben einer Wasserspinne die einzige in Deutschland vorkommende giftige Spinne, die dem Menschen gefährlich werden kann.

Eigentlich bevorzugt sie wärmere Gefilde am Mittelmeer, aber wohl im Zuge der globalen Erwärmung findet sie jetzt auch das Klima am Köhlfleet ganz in Ordnung. Sowohl Männchen als auch Weibchen des Ammen-Dornfinger können mit ihrem giftigen Biss die menschliche Haut durchdringen.

Wie sieht sie aus? Die Art erreicht eine Körperlänge von bis zu 15 Millimetern. Ihr Hinterteil ist gelblich bis olivgrün, der Vorderkörper als Warntracht rot-orange mit großen schwarzen Kieferklauen. Die Beine sind im Verhältnis zum Körper sehr lang und ebenfalls olivgrün gefärbt. Der Ammen-Dornfinger ist nachtaktiv. Den Tag verbringt die Spinne in Gespinsten, die zwischen Gräsern aufgehängt werden und die Größe eines Hühnereis annehmen können.

Im Falle eines Bisses, sollte die Wunde dennoch so schnell wie möglich mit Wasser ausgewaschen werden. Spätestens nach 32 Stunden verschwinden die Symptome der Vergiftung von selbst.

Gebissene Kinder oder Erwachsene, die beispielsweise auf Bienenstiche allergisch reagieren, sollten die Wunde jedoch von einem Arzt beobachten lassen. Also: bitte schön vorsichtig sein, wenn ihr auf dem Wagenplatz eure Bootswagen klarmacht!

*Petrus*

*Sieht sie nicht niedlich aus? An den Spitzen der gespreizten Kieferklauen tritt das Gift aus*

*Foto: von Rainer Altenkamp, Berlin - Eigenes Werk, CC BY-SA 3.0, https://commons.wikimedia.org/wiki/%20w/index.php?curid=2791404*

# §§§ Schaden durch Bootstrailer: Wer haftet? §§§

Wer kennt sie nicht, die Bilder von umgekippten Bootsanhängern auf der Autobahn? Und wer schon einmal mit einem Bootsanhänger „am Haken“ rückwärts auf einem engen und belebten Yachthafengelände rangiert hat, weiß, wie leicht auch mal ein Malheur passieren kann! Schließlich kann dies auch passieren, wenn lediglich der leere Trailer von Hand geschoben wird. Es ist also klar, dass das Nutzen von Bootsanhängern mit Gefahren verbunden sein kann. Wie immer ist es am besten, wenn durch sorgfältige Vorbereitung und umsichtiges Fahren Unfälle und Schäden vermieden werden können. Da dies trotz allem nicht immer gelingt, stellt sich dann die Frage: wer bezahlt das?

Unser Trailer ist in seinen Papieren als „Sportgerätetransportanhänger“ ausgewiesen. Dann ist er nicht versicherungspflichtig, und im Schadensfalle gelten (anders als bei normalen PKW-Anhängern) folgende Regeln:

- War der Anhänger (egal ob beladen oder leer) mit einem Zugfahrzeug verbunden, besteht Versicherungsschutz über die Kfz-Haftpflicht-Versicherung des Zugfahrzeugs. Hierbei kommt es nicht darauf an, wer Halter des Trailers und wer Halter des Zugwagens ist: der Zugwagen zahlt!
- Wurde der mit einem Boot beladene Anhänger ohne Zugwagen von Hand bewegt, tritt soweit vorhanden zunächst die Haftpflichtversicherung des Bootes ein, da dieses Risiko dort als mitversichert gilt. Ist das Boot nicht haftpflichtversichert, gilt dasselbe wie beim leeren Hänger
- Wurde der leere Anhänger ohne Zugwagen von Hand bewegt, tritt soweit vorhanden die Privathaftpflichtversicherung des Schiebenden ein
- Ist der Schiebende nicht privathaftpflichtversichert, haftet er persönlich und neben ihm der Halter des Anhängers. Exakt für diese Halterhaftung gibt es eine spezielle Trailerhaftpflichtversicherung, die aber auch nur dann (subsidiär) eintritt, wenn alle vorgenannten Möglichkeiten ausgefallen sind. Diese eigenständige Trailerhaftpflicht (Kosten etwa 25 € pro Jahr) tritt also fast nie ein, weshalb sie auch so günstig ist.

Geklärt ist die Frage, welche Vorschriften greifen, wenn sich der Trailer im Gespannbetrieb selbständig macht, also unbeabsichtigt „vom Haken“ gerät und dann ein Schaden verursacht wird. Da hier der Ausgangspunkt des Schadens im Gespannbetrieb liegt, zählen diese Situationen zu der Rubrik „mit dem Zugfahrzeug verbunden“, auch wenn dies in der Sekunde des Schadeneintritts nicht mehr zutreffend ist.

Es bleibt also die Erkenntnis, dass immer dann, wenn ich mit meinem Auto einen Bootstrailer ziehe (für wen auch immer!), im Schadensfall meine PKW-Haftpflicht-versicherung etwaige Schäden bezahlen muss, was sich zu Lasten meines Rabattes auswirken kann! Aber letztlich haben wir sie ja genau dafür! *Petrus*

# Buchbesprechungen

Benjamin Schaschek und Hannes Koch
**Sailing Conductors**
Zwei Leichtmatrosen auf der weltweiten Suche nach Musik.
Mit Audio-CD
1. Auflage, 350 Seiten, 62 Fotos (farbig)
€ 29,90, ISBN 978-3-667-10160-0
Delius Klasing Verlag, Bielefeld

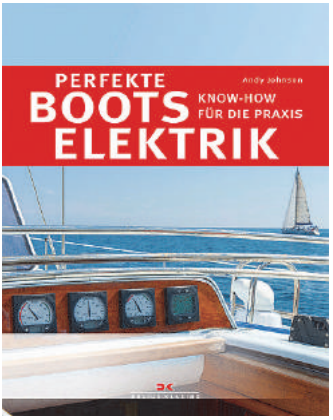
**Törn mit Tönen**
Musik wirkt nirgends so wie am Ort ihres Ursprungs: Jazz swingt in New Orleans nun mal anders als in Neukölln. Ein Jodler auf der Alm klingt wahrer als in Aachen. Am besten begibt man sich vor Ort. Doch wenn es sich um Weltmusik handelt? Dann eben per Weltumseglung!

„Sailing Conductors“: So nennen sich Benjamin Schaschek und Hannes Koch. Und so nennen sie auch ihren klingenden Erfahrungsbericht, den sie über ihre Segelexpedition zu den Stätten der Weltmusik im Delius Klasing Verlag veröffentlicht haben: Segelnde Dirigenten. Oder auch: Zwei Leichtmatrosen auf der weltweiten Suche nach Musik. Sie hat sie von den Salomonen über Thailand und Indien hin nach Madagaskar und Südafrika geführt und weiter nach Brasilien und in die Karibik. Die Leidenschaft für Musik kommt nicht von ungefähr: Beide sind von Haus aus Toningenieure und Musiker. Aber ganz und gar keine Segler. Dieses Handwerk haben sie per Online-Kurs gelernt, als sie auf die verrückte Idee kamen, ein Neun-Meter-Boot zu kaufen, die MARIANNE, und auf dieser Nussschale die nächsten drei Jahre zu verbringen. Sofern sie nicht an Land waren, auf der Suche nach den fremden Klängen der verschiedenen Kulturen. Raga. Reggae. Kalypso.

Die Begegnungen mit ungewöhnlichen Musikern und ihren exotischen Instrumenten sind das eine, was dieses Buch so fesselnd macht. Die Wissbegier führt dabei auch schon mal tief ins Land hinein, bis nach Kaschmir. Die andere Seite des Lesevergnügens bilden die abenteuerlichen Wochen an Bord, die die beiden Segelamateure oft in prekäre Situationen bringen. Schon in Darwin unterschätzen sie den Tidehub und lassen ihr Boot trocken fallen. Von ihren Freuden und Ängsten berichten sie abwechselnd, mal Hannes, mal Ben.

Und von Freunden, die sie manchmal eine Weile begleiten. Die vielen Fotos zeigen dies, ebenso wie das chaotische Bordleben. Die unterwegs eingefangenen Klänge kann man sogar hören. Dem Buch liegt eine CD mit der Sailing-Conductors-Weltmusik bei.

# Buchbesprechungen




Andy Johnson
**Perfekte Bootselektrik**
Know-how für die Praxis
1. Auflage
192 Seiten, 345 Fotos (farbig), 71 Abbildungen (farbig), Format 19,9 x 25,1 cm, gebunden
€ 29,90 ISBN 978-3-667-10684-1
Delius Klasing Verlag, Bielefeld

**Immer die richtige Verbindung**

Ein praktisches Handbuch für alle, die sich die oftmals teuren Kosten für einen Elektriker sparen möchten und lieber selbst Hand anlegen. Angefangen mit den Basics zur Bootselektrik über Werkzeuge und Messinstrumente bis hin zu eigenen Einbauarbeiten erklärt Andy Johnson verständlich und mit zahlreichen Fotos und Abbildungen alles, was Bootsbesitzer zur Elektrik wissen müssen.

Ein Radar, ein Kompressorkühlschrank und natürlich der Anlasser des Motors: Auf einem Boot gibt es zahlreiche Geräte, die mit Strom betrieben werden. Damit man aber nicht bei allen Reparaturen und Wartungsarbeiten der elektrischen Anlage auf externe Hilfe angewiesen ist, benötigt man entsprechendes Fachwissen. Das bietet Autor Andy Johnson in seinem Handbuch Schritt für Schritt und gibt so die Möglichkeit, selbst eigene Einbauten vornehmen zu können.

Angefangen mit einer Auffrischung der Inhalte aus dem Physikunterricht werden so zunächst einmal die Grundbegriffe wie etwa Volt, Ampere, Gleich- und Wechselstrom ausführlich erläutert. Welches Werkzeug sollte man für die Arbeiten an der Elektrik an Bord haben? Auch hier liefert Johnson Tipps für die Ausstattung des Werkzeugkastens und wofür welches Hilfsmittel benötigt wird. Weitere Themenbereiche sind unter anderem das Strom-Management, Netzwerke, Kabelverbindungen und die Batterien.

Detailreiche Aufnahmen der elektrischen Aufbauten, ein ausführlicher Anhang inklusive Tabellen zur Bestimmung des Kabelquerschnitts sowie ein Glossar und Stichwortregister machen das Buch zu einem praktischen Begleiter bei der Arbeit an der Bootselektrik.

# Termine Winter 2016

**16.11.16 Theater-Veranstaltung**

**„Barfoot bet an´n Hals“, Ohnsorg-Theater**

Ein sehr witziges empfehlenswertes Stück!
Karten bis zum 15.10. bei mir erhältlich.

**27.11.16 Senioren-Kaffeetrinken am 1. Advent um 15:00**

Bitte meldet euch telefonisch bei mir an.
Uta, Festausschuss, Tel.040-6013003 (AB)

**25.12.16 Weihnachts-Frühschoppen**

Wie in jedem Jahr findet ab 10.00 Uhr unser Weihnachts-frühschoppen im Clubheim am Köhlfleet statt.

**Feb. 2017 Helgoland-Ausfahrt**

Im Februar findet voraussichtlich eine Wochenend-Ausfahrt nach Helgoland statt, Näheres wird noch bekannt gegeben.
Bernd Heinsohn wird die Reise organisieren.

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

## 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
IBAN:DE46200100200181450209
BIC:PBNKDEFF

Redaktion: Kristine Brügge, Hamburger Chaussee 103, 24113 Kiel
Tel.: 0431/67948060
Marcus Reckermann, Elbchaussee 84, 22763 Hamburg
Tel.: 040/35706714

e-mail: blinkfuer@scoe.de

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

Druck: www.wir-machen-druck.de

Titelbild: John Bassiner, Hamburg

Auflage: 300 Stück

Das Blinkfüer 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 Blinkfüer 7/2016 ist der 7.11.2016**
**Bitte beachten Sie die Angebote unserer Inserenten!**

# Jeder Handgriff sitzt!

## Genau wie bei Ihrem Versicherungspartner.

PANTAENIUS
Yachtversicherungen

Hamburg · Tel. +49 40 37 09 10

pantaenius.de

# Gorch Fock

## unter neuen Segeln

Ein Jahr Planung, Fertigung und immer wieder Abstimmung und Kontrolle. Aber jetzt sind sie fertig, und es hat sich gelohnt. Ihre Feuertaufe haben die Segel im Dezember 2014 bei 70 ktn Wind in der Nordsee erfolgreich bestanden.

*Links:* Eine Rahnock mit dem Haken des Monkey-Stags an dem die Obermars aufgehängt ist.

*Unten:* Die alte und die neue Ecke der Fock. Der Schotring hat einen Durchmesser von 25 cm. Gut zu erkennen ist die Drahtbekleidung des High-Tec Tauwerks.

Neue Fotos finden Sie im Mai auf unserer Homepage

Telefon 040-5223341

Diekow Segel

www.diekow-segel.de