



Verklicker

Segelclub Eckernförde
Winterhalbjahr 2022/23

Partner des SCE:



Inhalt

Vorwort	2
Aus dem Vorstand	3
Neue Mitglieder& Austritte.....	5
Hafen und Anlagen	6
"Ach guck!" Ein Nachruf	9
Hätten Sie es gewusst?	11
Walter Sperlich erinnert sich! Mein erstes Jahr im SCE, Teil 2.....	17
Die besonderen Boote.....	19
Silverrudder 2022 auf Comfortina 38 `Bonito`	26
Bändsel (JA)	36
Neues aus der Jugendabteilung und drum herum	36
Finn und Henrik holen den Titel „Landesjugendmeister SH.....	38
Die DGzRS unsere Retter in Not.....	40
Veranstaltungen	44
In eigener Sache	45
Oktoberfest im SCE.....	46
Der „Sparclub im Segelclub Eckernförde“	48
Grillfest Grauhöft.....	50
Stegfest Brücke E	52
Lieschens Bordküche	54
Ein paar Döntjes zwischendurch:	56
Aus der SCE-Kombüse	57
Öffnungszeiten:	57
Adressen.....	58
Pinnwand:.....	62
Zu guter Letzt	64

Vorwort

Quo Vadis..... Wohin gehst du SCE

Äußere Einflüsse, wie die Pandemie, haben unser Leben seit gut 2 Jahren verändert. Der Krieg in der Ukraine hat zusätzlich dazu beigetragen, dass unsere Gesellschaft psychisch und finanziell belastet wird.

Diese Einflüsse sind auch in den Segelvereinen spürbar. Als direkte Auswirkung fehlen beispielsweise Schwimmnachweise in der Sparte der Optisegler.

Wir Segelsportler konnten die Pandemie relativ gut umschiffen. Die Einschränkungen hielten sich in Grenzen.

Der Vorstand im SCE hat die Zeit genutzt, um Verwaltung und Kommunikation weitestgehend zu digitalisieren.

Transparenz unserer Vorstandsarbeit steht dabei weiterhin im Fokus. Auf der SCE Internetseite sind im internen Bereich für alle Clubmitglieder der Vorstandsbeschlüsse nachzulesen.

Wir würden uns wünschen, dass dieses Angebot von allen Clubmitgliedern aktiver genutzt wird, um Missverständnisse zu vermeiden.

Die Dachsanierung des Clubhauses ist beauftragt und wird im Kostenrahmen der letzten GV demnächst ausgeführt.

Notwendige Sanierungen, wie Clubhaus, Brücken, Parkplatzbelag und Hallen stehen noch aus. Konzepte dazu werden zur Zeit von Fachleuten diskutiert und erarbeitet. Die Ergebnisse gibt es zur nächsten Generalversammlung.

Ich habe den Eindruck, dass der SCE wieder in ruhigeres Fahrwasser steuert und das Segeln wieder im Vordergrund steht, wenngleich gut organisierte Clubveranstaltungen, die unser Clubleben bereichern sollten, von unseren Mitgliedern noch besser angenommen werden könnten. Ich bin davon überzeugt, dass unser neues Clubhauskonzept den Zusammenhalt unserer Mitglieder fördern wird.

In diesem Sinne wünsche ich allen eine schöne Weihnachtszeit, kommen Sie gesund ins neue Jahr und freuen wir uns auf die nächste Segelsaison.

Werner Trapp, 1.Vorsitzender

Aus dem Vorstand

Hallo liebe Clubfreunde,

das Jahr ist fast rum und viel ist im Club passiert.

Eine kurze Nachlese zur informellen Mitgliederversammlung am 30.11.22, für Euer Kommen und Eure Hinweise und Anregungen in der Manöverkritik möchte ich mich bedanken. Im Folgenden das Wesentliche in Stichworten, damit alle „auf dem Laufenden sind“:

In den letzten Monaten wurden viele Projekte der Automatisierung und Digitalisierung im Sekretariat final umgesetzt. Stark verschlankte Arbeitsabläufe und Kommunikation mit den Mitgliedern zu 90 % per E-Mail ermöglichte die Einsparung eines Vollzeitarbeitsplatzes und der damit verbundenen Kosten bis in Höhe von ca. 30T€ p.a.! Einladungen zu den Versammlungen erfolgen zukünftig per E-Mail-Versand.

Das Büro ist im Winter (jetzt als Hybridarbeitsplatz) zu den Öffnungszeiten, dank moderner Telefonsoftware, erreichbar. Jeweils dienstags ist Frau Fiebig vor Ort. Außerhalb der Öffnungszeiten bitte E-Mail schreiben oder Eure Anliegen auf dem digitalen AB hinterlassen – dieser generiert daraus eine E-Mail, die uns umgehend erreicht.

Die Neuverhandlung der Versicherungsverträge ermöglichte eine Prämieneinsparung von 5T€ p.a..

Der ehemalige Pächter der Gastro schied zum 30.09. auf eigenen Wunsch vorzeitig aus dem Vertrag aus. Dem Club sind durch die vorzeitige Beendigung keine Kosten entstanden.

Zum Projekt der Modernisierung des Clubhauses wird es im Januar eine außerordentliche Generalversammlung geben. Entwürfe dazu befinden sich noch in der Vorplanphase, auch sind die Verhandlungen mit dem zukünftigen Pächter noch nicht abgeschlossen, sodass Auskünfte dazu nur eingeschränkt möglich sind. Ein bisschen haben wir den Vorhang aber gelüftet:

- Das Projekt wäre ohne Umlage oder Beitragserhöhung zu realisieren.
- Ein Zugang für Menschen mit Handicap ist eingeplant.

- Ein separater Clubraum stellt sicher, dass die Gastro unseren Mitgliedern zur Verfügung steht, auch wenn im Restaurant geschlossene Veranstaltungen laufen.
- Zuschüsse der Sportstättenförderung werden für dieses Projekt nicht beantragt, sondern erst für die Brückensanierung.
- Ein potenzieller und leistungsstarker Gastronom ist bereit, in die Modernisierung des Gastraumes und der Küche selbst 150.000€ zu investieren.
- Zu tragen hatten wir mit der Gastro als Club bisher einen Verlust von -2.000€ p.a., zukünftig sind Einnahmen in Höhe von 40.000-50.000€ realistisch zu budgetieren.
- Es besteht deutlicher Handlungsdruck, da die Konzession zum 31.08.23 ausläuft und die zu erfüllenden Auflagen einer neuen Konzession nicht darstellbar sind.

Die SCE Altanlage ist mit einem neuen langfristigen Vertrag an den SVAOe verpachtet, die 50%-Beteiligung an den Unterhalts- und Modernisierungskosten entfällt dadurch. (Da stehen kurzfristig Kosten in Höhe von 80-100T € an).

Der Kassenautomat hat ganzjährig störungsfrei funktioniert, gegenüber dem Vorjahr sind die Einnahmen am Gerät um 30% (entsprechend 15T €) gestiegen.

Eine Gebührenanpassung wird auf Grund der gestiegenen Stromkosten notwendig (bisher 34ct/kWh neu 59 ct/kWh).

Hafen und Anlagen: Für das Projekt Brückensanierung besteht eine Arbeitsgruppe, die ihre Arbeit bereits aufgenommen hat. Die Brücken halten nach Aussagen von Fachleuten noch 2-3 Jahre. Wir planen, die Ergebnisse in der ordentlichen Generalversammlung im Mai 2023 zu präsentieren und die Umsetzung für den Winter 23/24.

Grundsätzlich kann jeder den Steg durch den Einsatz von Ruckdämpfern in den Leinen schonen. Der Vorstand spricht eine dringende Empfehlung dafür aus.

Die Fäkalabsauganlage, die für unseren Club verpflichtend ist (mehr als 300 Liegeplätze), geht 2023 in Betrieb.

Das am Mastenkran montierte Podest wird noch ausgerichtet.

Die Dachsanierung ist gem. Beschluss der GV 2022 beauftragt.

Am 07.11.22 hat eine außerordentliche Kassenprüfung ohne Beanstandungen stattgefunden.

Wir haben auf das durch eine Kommunikationspanne entstandene Gerücht reagiert. Das Thema ist durch klärende Gespräche und Entschuldigungen erledigt.

Die Kamera, die den Jollenplatz überwacht, dient dem Schutz des Eigentums des SCE und ist mit dem Datenschutzbeauftragten und den Anforderungen der ULD abgestimmt.

Tom Strenge

Schriftwart

Neue Mitglieder & Austritte

Fördermitglieder:

Irmtraut Blenckner

Jugendliche:

Sina Materna

Austritte:

Jugendliche:	15
Junioren:	3
Ordentliche Mitglieder:	27
Verstorben:	2



Hafen und Anlagen

Moin!

Viel Zuspruch gab es bei den Clubdiensten ab Sommer dieses Jahres, sodass viele Arbeiten ausgeführt werden konnten:

- Reinigung der Dachrinnen und Regenabläufe aller Hallen, teilweise wuchsen ja schon kleine Bäume in den Regenrinnen
- Reparatur des Daches des Mastenlagers hinter Halle 4
- Aufräumen unter den Mastenlagern im Außenbereich.
- Aufräumen in der Halle 1
- Entsorgung der „Erträge/ Sammlungen“ aus Halle 1 und vom gesamten Clubgelände. Hierbei konnte durch den Verkauf diverser noch brauchbarer Materialien/Reste erfreulicherweise ein Erlös von 240 € erzielt werden.
- Grünrückschnitt zwischen den Hallen 1 und 5 und dem Außenzaun sowie auf der Außenmole
- Pflege der Freilagerfläche
- Abschluss des Leuchtmittelwechsels in allen Hallen, es wurden einschließlich der Arbeiten im Frühjahr fast 200 Leuchtstofflampen gegen nicht nur deutlich hellere, sondern auch energiesparendere LED-Leuchtmittel ausgewechselt
- Austausch von in die Jahre gekommenen Planken auf den Stegen
- Abbau der Solarthermieanlage auf dem Clubhausdach anlässlich der notwendigen bevorstehenden Dachsanierung
- diverse Restarbeiten an unseren Elektroschaltkästen
- ... und viele, viele kleinere, jedoch nicht unbedeutende Arbeiten



mehr...

Und nun das weniger Erfreuliche:

Es ist immer wieder erschreckend zu erleben, dass einige Clubmitglieder bei Nutzung der Entsorgungsmöglichkeiten im Club die Regeln der Mülltrennung einfach ignorieren. So gehört beispielsweise eine alte, defekte Sprayhood definitiv nicht in den gelben Container, auch wenn da ein Kunststofffenster eingebaut ist. Dieses hat nichts mit Wertstoffentsorgung zu tun, wofür der Container eigentlich vorgesehen ist.

Dass Kartons nicht klein gerissen werden, um den Papiercontainer nicht unnötig schnell zu füllen, ist ein ebenfalls ständig wiederkehrendes Thema.

Thema Mastenbeschriftung:

Mir, dem Verfasser dieser Zeilen, ist es passiert, dass ich meinen Mast einlagern wollte. Im Mastenlager vor Ort lag aber ein ungekennzeichneter Mast im Weg. Da eine Rücksprache mit dem Eigner nicht möglich war, wurde dessen Mast nach unten verlegt. Das Problem wurde im Einklang mit der Satzung gelöst!

Also nicht wundern, wenn Eure evtl. nicht gekennzeichneten Mast oder sonstige, dort gelagerten Teile sich an anderer Stelle wiederfinden.

Dazu noch zwei Bitten:

Wenn Ihr die Masten kennzeichnet, schreibt bitte eine Kontaktmöglichkeit dazu, über die man Euch zeitnah erreichen kann. Und lagert keine gekennzeichneten Masten um, ohne den Eigner vorher zu kontaktieren!

Euer Obmann für Hafen und Anlagen

Holger Reimers





Elvstrøm Sails aus Kappeln für jeden Einsatzbereich

Herstellerunabhängige Serviceleistungen:

- Hafenservice mit
An- und Abschlagen /
Hol- und Bringediens
- Reparaturen, Änderungen,
Reinigung und Veredelung
von Segeln & Persenningen
- Winterlager für Segel
(gerollt, gelegt),
Persenninge und Boots-
polster (warm, trocken)

Reffsysteme, Deck-
und Masthardware,
Tauwerk- und Takel-
arbeiten

Segelbezüge
aller Art

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

**Besuchen
Sie mich auf
der boot!**



SERVICEPARTNER

— 20 JAHRE —
b'segeln



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



21-29 Jan 2023

boot.de

boot.com



ELVSTRØM
SAILS

Halle 10
Stand F18



"Ach guck!" Ein Nachruf

Viele von euch kannten ihn oder haben ihn wahrgenommen, wenn er mehrmals die Woche mit seinem Fahrrad im Hafen war, unerschütterlich, die Prinz-Heinrich-Mütze auf dem Kopf und im Wind. Kurt Daudert, einer von den alten und langjährigen Clubmitgliedern des SCE, gern gesehener Handwerker bei Clubdiensten und darüber hinaus, denn wenn Kurt etwas drehte, baute oder reparierte, hatte es Hand und Fuß und hielt und hielt und hielt.

Immer wieder wurde Kurt gefragt, wenn eine spezielle Schraube benötigt wurde, oder ein neuer Flaggenstock oder, oder. Kurt machte das, leise, präzise und verlässlich und fragte nicht nach Entlohnung, auch wenn er viele Stunden dabei zugebracht hatte. Das war nicht seine Art.



Kurt auf seiner Libelle

Auf der „Libelle“ gibt es so gut wie kein Teil, das er nicht schon einmal in der Hand gehalten und auf Vordermann gebracht hat und seit mein Mann und ich die Dehler Optima 83 am Steg A vor sieben Jahren von ihm übernommen haben, war er uns ein unschätzbare Helfer und Ratgeber. Gerne fuhren wir mit ihm raus zum Segeln oder gegen Abend zum Angeln, denn neben Segeln, Tüfteln und Werkeln war das eine seiner großen

Leidenschaften. „Ach guck!“, war eine von ihm viel genutzte Redewendung, die wir bereits schmunzelnd übernommen haben. Da wir nicht vor Ort wohnen, hat er auch nach dem Verkauf regelmäßig nach dem Boot geschaut und als Corona uns aus dem Nichts überraschte und wir das Boot vor zwei Jahren nicht ins Winterlager bringen konnten, hat er das ganz allein mit seiner Frau gemacht.

Beim Anlegeschnaps im Hafen hat er gerne viele Anekdoten von früher erzählt, von seinen Segelkameraden und Freunden wie Heinrich und Peter, wie sie alle nicht ins Glas gespuckt haben und beim Angeln um den größten Fang wetteiferten. Wie sie alle immer füreinander da waren und von seinen Fahrten mit seiner Frau Doris und den Kindern, die sie mit der Libelle bis nach Schweden und Hiddensee führten und wie schön

das immer war.

Nun hat Kurt am 25. September seine letzte Reise angetreten und er fehlt, aber wir erinnern uns gerne an die Zeit mit ihm und wenn wir in der Bucht die Finne eines Schweinswals entdecken, sagt garantiert einer von uns schmunzelnd „Ach guck! Da sind Heringe unterwegs.“

Maike Stürmer-Raudszus
Ferdinand Raudszus
von der "Libelle"

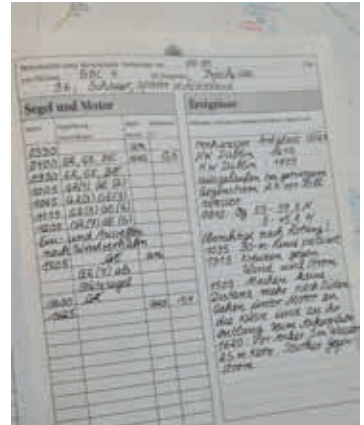


Foto: Udo Hallstein

Hätten Sie es gewusst?

Wissenswertes zum Logbuch

So manch einer segelt in den Tag hinein, ohne sich dabei Gedanken über das Führen eines Logbuches zu machen. Dass er hierbei gegen klare gesetzliche Vorgaben verstößt, diese gelten für alle Fahrzeuge die be-rechtigt sind, die deutschen Nationalflagge zu führen, darüber sind sich die Wenigsten bewusst. Es wird dabei auch nicht zwischen gewerblicher Schifffahrt oder reiner Frei-zeitschifffahrt unterschieden. Welche Ge-staltungsmöglichkeiten dabei genutzt wer-den, erleben die Auswerter unserer jährli-chen Fahrtensegler Ehrung. Dass dabei in der Vergangenheit sogar richtige Kunstwer-ke mit dabei waren, davon konnte sich der Autor selbst überzeugen.



Musterseite eines Logbuches

Was ist ein Logbuch?

Es ist die chronologische und vollständige Aufzeichnung aller Ereignisse während des Törns: Egal ob Yachtcharter oder auf dem eigenen Segelboot. Damit dient das Dokument mit Urkundencharakter der gesamte Crew als persönlichen Aufzeichnung des Törns, ist quasi das Tagebuch für Seefahrer und kann auch als wichtiges Beweismittel für alle, die mitsegeln, fungieren. Auch für mögliche Meilennachweise dient es als Referenz.

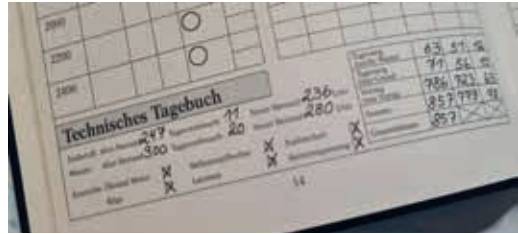
In einem Rechtsstreit oder bei Unfallfragen wird darauf gerne zurückgegriffen, da es alle wichtigen Daten enthält, um vor Gericht gelten zu können. Somit ist das Führen eines Logbuchs nicht optional, sondern verbindlich. Zuständig ist der Skipper, dieser kann das Führen auch an andere Crewmitglieder übertragen. Das Format, in dem ein solches See-tagebuch geführt werden muss, ist gesetzlich vorgegeben und muss da-her strikt eingehalten werden.

Die Führung muss gemäß ISO 12757-2 dokumentenecht erfolgen, der Aufbau ist chronologisch und die Einträge müssen nachvollziehbar, ein-deutig zuordbar und möglichst zeitnah sein. Nachträgliche Einträge müs-

sen als solche deutlich gekennzeichnet werden. Korrekturen müssen nachvollziehbar bleiben: Die Lesbarkeit auch durchgestrichener Eintragungen ist zu gewährleisten.

Was gehört in ein Logbuch?

Ein Logbuch soll tägliche, aktuelle Ereignisse beim Segeln lückenlos erfassen. Noch vor dem Törn werden allgemeine Informationen und Rahmenbedingungen zur Segelreise, dem Boot und der Crew dokumentiert. Während des Törns gilt es dann, tägliche Ereignisse festzuhalten.



Fortschreibung der Reisedaten im tech. Tagebuch

Die wichtigsten Inhalte ohne Anspruch auf Vollständigkeit:

Vor dem Segeltörn

- Logbuch auf das Segelboot ausstellen
- Genaue Beschreibung des Segelboots
- Namentliche Auflistung aller Crewmitglieder
- Rollenplan der Crewmitglieder
- Einweisung der Crewmitglieder (inkl. Sicherheitsbelehrung)
- Sicherheitscheck (Seetüchtigkeit, Ausrüstung, Segel)
- Vorratsstand (Treibstoff, Öl, Batterien, Trinkwasser, Lebensmittel)
- Abmeldung bei der Hafenvverwaltung
- Angabe des Segelreviers

Im Laufe des Segeltörns:

- Routinekontrollen
- Navigation (Uhrzeit, Position, Kurs und Seemeilen)
- Wetter (Wetterberichte, eigene Wetterbeobachtungen und Barometerstände)
- Wassertiefen, Strömungen und Naturereignisse
- Einweisung der Crewmitglieder (inkl. Sicherheitsbelehrung)
- Treibstoffmenge (Tankuhrstand; Bei Fahrzeugen ohne Tankuhr können Sie sich an den Motorstunden orientieren, um

- die vorhandene Restmenge an Treibstoff zu kalkulieren)
- Verkehrssituation (Schiffahrtshindernisse, Seezeichen)
- Unfälle des Fahrzeugs oder an Bord (Genauer Hergang, Benennung von Zeugen, Unterschriften der Zeugen)
- Beschädigungen, Fehlfunktionen und Defekte
- Reparaturen oder Wartungsarbeiten (Art, Umfang, Kosten und Zeitpunkt)
- Anschaffung von Ersatzteilen (Art, Kosten und Zeitpunkt)
- Vorratsmenge (Treibstoff, Öl, Trinkwasser und Lebensmittel)
- Besondere Vorkommnisse (bspw. herausragende Segelleistungen oder Krankheitssymptome von Crewmitgliedern)

Trip	Route	Wegpunkte
Trip 2022-07-12_11-06 Trip (unvollständig) (Plan)	17.07.2022 - 11.06 21.06.2022 - 17.06 98.1, 6.107 108.1 km 442.3 km 3.8 km 7.5 km 27 1472	
Startzeit		
Letzter Wegpunkt		
Dauer (gesamt)		
Dauer (aktuell)		
Dauer (pro Tag)		
Geschwindigkeit @		
Geschwindigkeit max		
Runden	24021	
Wegpunkte	254.9 km / 2.1 km 146.3 km / 0.2 km 47.3 km	
Treibstoff		
Letzte Segel	34°26.582N 09°51.309E	
Letzte Motor		
Motor Laufzeit	34°26.546N 09°51.297E	
Letzte WP-Position		
Start Position		

Das elektronische Logbuch des Verfassers mit der Dokumentation einer Reise

Das Logbuch - digital oder handschriftlich?

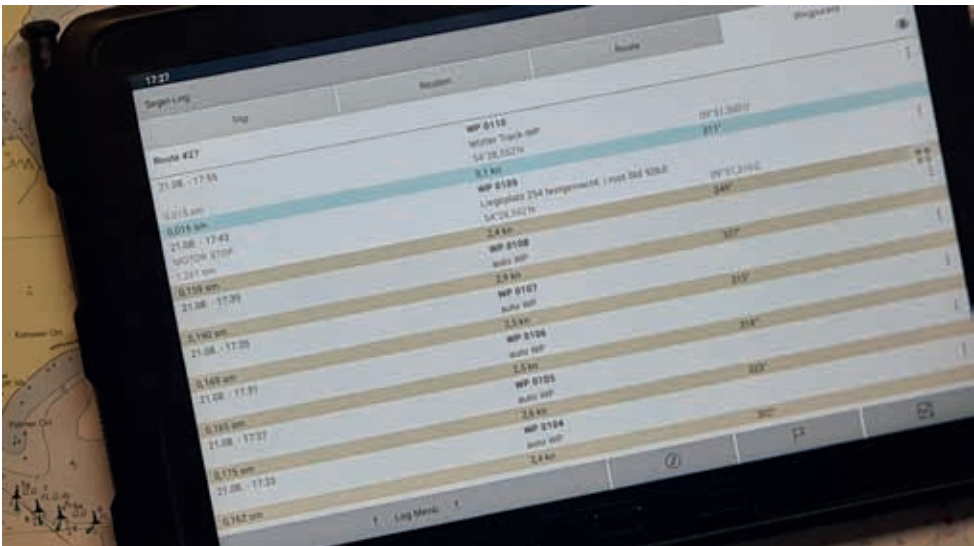
Ein Logbuch kann handschriftlich oder auch digital geführt werden!

Die digitale Variante lässt sich als Formblätter im PDF-Format ausfüllen, es gibt aber auch zahlreiche nützliche Apps für Android und iOS, die dafür genutzt werden können. Die elektronische Form überzeugt durch schnelle Eingabemöglichkeiten, eine automatische Positionsübernahme und hohe Datensicherheit. Nach der letzten Eintragung sollte die Aufzeichnungen ausgedruckt aufbewahrt werden – vorgeschrieben sind drei Jahre.

Ein Nachteil der elektronischen Variante ist jedoch offensichtlich - die Abhängigkeit von der Technik die auch mal streiken kann. Dieser Nachteil entfällt bei der handschriftlichen Führung des Logbuchs. Es wird lediglich ein Stift und Buch benötigt. Allerdings ist die manuelle Positions- und Zeiterfassung zeitaufwändiger. Vordruckte Logbücher bieten sich an, aber auch ein leeres Buch für die freie Gestaltung ist möglich.

Der Verfasser bevorzugt eine elektronisch Logbuchführung mittels App auf dem Tablet, diese ermöglicht sogar Fotos mit zeitlicher Positionszuordnung.

Die genauen Regelungen zur Führung von Logbüchern findet sich in der Anlage 1, B.II der Schiffssicherheitsverordnung (SchSV). Weitere Regelungen zum Logbuch sind im Schiffssicherheitsgesetz (SchSG) und der Verordnung über die Sicherung der Seefahrt (SeeFSichV) zu finden.



Die automatisch generierten Wegepunkte, farblich nach Segel- oder Motorweg unterschieden. Automatisch wird auch ein Kartenbild mit dem Streckenverlauf generiert. Zu jedem Wegepunkt können individuelle Notizen vermerkt werden und Fotos direkt von der Camera eingefügt werden. Alle Einträge sind nachträglich veränderbar - Verschieden Druckoptionen stehen zur Verfügung

Udo Hallstein

Ihr Partner für Yachtelektronik: Beratung, Verkauf, Installation & Abnahme

HanseNautic ist Ihr kompetenter Ausrüster für Navigationselektronik und Bootszubehör - eine Marke der NV Chart Group. Neben kompetenter Beratung in unserem Ladengeschäft in Eckernförde, bieten wir Ihnen im Raum Schleswig-Holstein und Hamburg unseren mobilen Vor-Ort-Service.



**Kontakt zu unserem
Yachtelektronik-Experten**

Marcel Moise
mmoise@nvcg.eu
 Tel.: 04351 469 87 60

Lizenziertes Service-Partner für

Raymarine **GARMIN** **B&G** **SIMRAD**

Mobile Beratung vor Ort und in unserem Ladengeschäft:

HanseNautic
 Carlshöhe 75
 24340 Eckernförde

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

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

Impressionen von der SpoBo Führerschein Ausbildung



Einer von gefühlt unendlichen Ausbildungsnachmittagen unter der Leitung von Schulungsobmann Detlev Harken



Fotos: Udo Hallstein

Walter Sperlich erinnert sich! Mein erstes Jahr im SCE, Teil 2

Die Boote

Das dominierende Baumaterial ist Holz. Von Kunststoff wie GFK hat noch keiner etwas gehört, ebenso wenig von V2A geschweige denn V4A. Beschläge sind aus Messing oder Bronze.

Neubauten aus einer Bootswerft sind weitestgehend unbekannt. Es geht auch ohne Gesellenbrief eines Bootsbauers. Fast alle Neubauten stammen von berufsfremden Clubmitgliedern, die sich ihr Können autodidaktisch angeeignet haben. Die Ergebnisse können sich sehen lassen. Abbruchholz von alten Dachstühlen dient meist als Grundlage für die Spanten.

Richtig spannend wird es auch beim Tauwerk. Das Material der Wahl ist geschlagener (gedrehter) Hanf. Diese Tauen haben die Eigenschaft, bei Feuchtigkeit aufzuquellen. Sobald die ersten Brecher die Klampen am Mast erreichen, stellt sich heraus, ob die Crew ihre Seemannschaft beherrscht. Wer jetzt noch die Fallen mit einem Kopfschlag sichert, hat schon verspielt. Der „Kopfschlagseemann“ kann jetzt noch versuchen, das Fall mit der Marlspiekerseite des obligatorischen Takelmessers zu lösen. Falls dies nicht gelingt, hat das Takelmesser zum Glück noch eine scharfe Klinge auf der anderen Seite.



Rudi Eckstein hat den ersten Steven ausgesägt

Es gibt noch Schleppeinen aus Sisal. Sie haben die perfekte Eigenschaft zu schwimmen. Solange es nur ums Schleppen geht, klappt es auch

meistens. Spannend wird es erst, wenn es gilt, ein auf Grund gelaufenes Boot wieder frei zu schleppen. Solange die Klampen halten, die lediglich mit Messingschrauben befestigt sind, ruckt der Schlepper einmal an und – oh Wunder – man hat plötzlich viele kurze Leinen.

Nicht viel anders verhält es sich mit einer Baumwollschot. Wird sie an einer Stelle verdächtig dünn, dann ist die Seele gebrochen. Der Mantel folgt in Kürze.

Eine Curryklemme ist noch nicht erfunden. Man sollte auch besser darauf verzichten, das „bewährte“ Tauwerk dem Martyrium durch eine Klemme auszusetzen, wenn man nicht gerade selbst mit Tauwerk handelt.

Moderne Lacke oder Dichtungsmaterialien? Fehlanzeige! Bereits im Juli-August wird an Scheuerleiste und Holzteilen über Deck geschmirgelt und neu gelackt. Das Dichtungsmaterial erinnert mehr an Fensterkitt. Selbst, wenn die Kalfaterbaumwolle von unten gehalten hat, sorgt das von oben tropfende Regenwasser abends für einen feuchten Schlafsack.

Ein paar Boote wirken etwas unproportioniert. Man erzählt Folgendes:

Nach dem 2. Weltkrieg wurden alle Boote über 7 Meter Länge von der Britischen Kommandantur konfisziert. Da musste man die Abmessungen etwas angleichen. Der Fuchsschwanz sorgte für das neue Maß; der Spiegel wurde ein Stück abgesägt - natürlich schief – und schon blieb man Eigner der stolzen Yacht.

Der Verfasser verbürgt sich nicht für den Wahrheitsgehalt dieser Legende.

Segelmanöver muss jeder Skipper beherrschen. An- und Ablegen erfolgt selbstverständlich unter Segeln. Das gilt auch für die kleinen Häfen in Dänemark. Nur wenige Boote verfügen über eine meist aus einem Schrottauto ausgeschlachtete Einbaumaschine.

Einige Segler schwören auf das englische Fabrikat namens „Seagull“ – die Seemöve. Dieser Außenbordmotor, wenn man ihn so nennen darf, besteht aus einem Ofenrohr als Schalldämpfer, einem riesigen Propeller und einer Schwungscheibe, an der man den Motor mit einer Schnur versucht zu starten. Falls man es wirklich geschafft hat, ihn zum Laufen zu bringen, sollte man mit den Haaren oder Kleidungsstücken besser nicht in die Schwungscheibe geraten. Der angeflanschte Benzintank ist nach kurzer Zeit abgerostet. Alles im allem ein „High-Tech-Gerät“.

Die besonderen Boote

Dr. Bellmer I

Außer den 2 Dinghies zum Übersetzen verfügt der SCE über einen K2K-Kutter aus alten Wehrmachtsbeständen. Meine Aufgabe auf dem „Dr. Bellmer“ ist nicht das Zerren an den Schoten, sondern – schon erraten? – das Lenzen. Reichlich Seewasser dringt von unten durch die Planken. Nachschub zum Pützen gibt es immer und überall.



Walboot 14

Dr. Bellmer I (Foto aus 100 Jahre SCE)

Das „besonderste“ Boot ist natürlich das meiner Eltern. Selbstverständlich ein Eigenbau. Die Bootstaufe liegt erst eine Woche zurück. Der beste Freund meiner Eltern, Uhrmachermeister Rudi Eckstein, hat in 3-jähriger Freizeitarbeit zwei Walboote aus feinstem Mahagoni fertig gestellt – ein Boot für sich und seine Familie und ein Boot für uns. Walboote sind im Jahr 1960 noch sehr verbreitet und erscheinen zur Kieler Woche mit einer ansehnlichen Flotte. „Blauwal“, „Narwal“, „Finnwal“, „Pottwal“ – das sind die Namen der Walboote. Ich setze mich vehement dafür ein, dass unser neues Boot „Orca – der Killerwal“ heißen soll. Schließlich soll es

die Konkurrenten auf den Regatten das Fürchten lehren.

Vergeblich, ich kann mich nicht durchsetzen. Unser Boot wird auf den Namen „Gerwa“ getauft in Anlehnung an die Vornamen meiner Eltern „Gertrud“ und „Walter“.



Wal 14 zur Bootstaufe am Kran

Warum eigentlich Walboot? Das Deck ist rund und erinnert tatsächlich an einen Wal. Beim Betreten des Decks ist daher Vorsicht geboten. Bei Krängung aber ist die Rundung ideal – auf der Luvseite zumindest.

Das Raumangebot unter Deck ist bei dem 8,50 Meter langen Boot nicht gerade üppig. Da meine Schwester zu fast jeder Bootstour noch einen Freund mit anschleppt, sind wir 5 Personen an Bord. Klagen gibt es keine, denn die meisten Boote im SCE bieten schließlich noch weniger Platz an Bord.

Unser Boot weist noch eine Besonderheit auf - weiße Segel aus Dacron. Die meisten alten Seebären sind sich darüber einig, dass meine Eltern mit diesen „Kunststofflappen“ reichlich Lehrgeld zahlen werden und schon im kommenden Jahr wieder zu den bewährten Segeln aus Makko zurückkehren müssen. Obwohl die Segelmacher keinerlei Erfahrung mit dem neuen Material haben, zeigt sich jedoch, dass die modernen Dacronsegel durchaus 10 Jahre durchhalten.

Teut

Ein Eigenbau von Teut Hand. Nach den Einheitsklassen hat man erst seit kurzem auf nationaler Ebene eine Vermessungsformel entwickelt etwa so wie 60 Jahre später „ORC“. Das soll den Bootsbauern mehr Spielraum bei der Konstruktion verleihen und trotzdem die Teilnahme an Regatten ermöglichen.

„Teut“ ist so ein Boot. Es wurde nach „KR“ vermessen und hat den Wert „5,5“. Viele Clubmitglieder sind von der Stehhöhe begeistert. Mehr Höhe senkt ja auch den Rennwert ab. Dies beeindruckt mich wenig. Schließlich habe ich als 12-Jähriges Bürschchen in fast jedem Boot Stehhöhe.

Doch ein Vorfall im Svendborgsund bei absoluter Windstille und gleichzeitiger Strömung vom 2 kn veranlasst mich, den „Teut“ in die Liste der besonderen Boote aufzunehmen:

Wie fast alle Boote im SCE verfügt unser Walboot „Gerwa“ zur Fortbewegung bei Windstille nur über ein Paddel. Es deutet sich an, dass unser neues Boot in nur wenigen Sekunden am Bug einer dänischen Autofähre zerschellen wird. Aber nein – Teut wirft uns seine Achterleine zu und rettet uns im allerletzten Moment. „Teut“ verfügt nämlich über eine Einbaummaschine.

Ursel IV

Dieses Boot von Heinz Paasch senior beeindruckt mich besonders, wenn es ums Regattasegeln geht. Dieses lange schlanke weiße Schiff, eine ehemals 7-Meter-Rennyacht, segelt allen anderen Booten auf und davon und verschwindet nach einiger Zeit am Horizont. Unglaublich!

Opti

Während Vater Paasch das schnellste und eines der längsten Schiffe besegelt, schippert Heinz Paasch junior mit dem kürzesten Boot im SCE zwischen den Festmacherpfählen herum. Genau sind es 2,30 Meter. Von einer „Optimistenjolle“ hat bis dato noch keiner etwas gehört. Vater Paasch hat es nach einem Bauplan aus den USA aus Sperrholz hergestellt.

Folkeboot 37

Eine weitere Innovation kommt aus Skandinavien. Familie Reichenberger hat ein Nordisches Folkeboot erstanden. So manches SCE-Mitglied beäugt das nagelneue Boot kritisch. Nadelholz? Das ist doch was für

Fischkisten und nicht für einen Bootsrumpf, behauptet mancher. Man wird eines besseren belehrt. Clubmitglied Erik Pommer ist noch 6 Jahrzehnte später stolzer Besitzer des Folkeboots mit der Seriennummer 37. Es hat von allen Booten am längsten durchgehalten.

Die Navigation



Wal 14 in den Schwedischen Schären

Kein GPS, kein Plotter, kein Echolot, kein Speedometer – alles unbekannte Begriffe.

Nicht nur Segeln, An- und Ablegen ohne Motor ist angesagt, sondern Navigation mit einfachsten Gerätschaften:

Kompass, Fernglas, Seekarte (natürlich keine neue; kann sich keiner leisten). Wer noch etwas genauer navigieren will, hat ein Kursdreieck, Anlegedreieck, Zirkel, Bleistift, Radiergummi – alles Fremdworte auf offenen Booten im See-gang.

Damit nicht genug; während sich in Deutschland die roten Tonnen an der Backbordseite des Fahrwassers und die schwarzen Tonnen an der Steuerbordseite des Fahrwasser befinden, ist es in Dänemark ziemlich umgekehrt. Dass sich dort die roten Tonnen an der Steuerbordseite befinden ist eher unerheblich; denn sie sind mit dem schwedischen Falunrot rotbraun gestrichen und von den schwarzen Tonnen farblich kaum zu unterscheiden.

Dass es in Deutschland noch reichlich grüne Wracktonnen gibt, in Dänemark die Tonnen an Backbord einen Strohbund quer zur Spiere haben, die Tonnen in Schweden noch gänzlich anders aussehen, braucht nur am Rande erwähnt zu werden.

Ohne Transit wird es langweilig!

Das ist die Auffassung vieler Segler. Das heißt, nicht etwa Richtung Ost die Förde hinaus, sondern erst mal in die entgegen gesetzte Richtung zum Eckernförder Hafen. Dort gibt es völlig steuerfrei Hochprozentiges

und Zigaretten. Ein Zöllner notiert alles akribisch am Eingang zum Transitlager. Boote verlassen den Hafen mit vermindertem Freibord; Skipper und Besatzung freuen sich darüber, dass sie so viel Schnaps und Rauchwaren gebunkert haben und damit so viel Geld sparen.

Als Jugendlicher profitiere ich noch nicht von dem zusätzlich erworbenen Proviant. Trotzdem finde ich das weitere Procedere äußerst spannend. In Schleimünde müssen wir das erste Mal unseren „Transit“ in einen Segelsack verstauen, der gewissenhaft durch einen Zöllner von Amts wegen mit einer Plombe verschlossen wird. Ob sich an der Unterseite des Segelsackes ein Reißverschluss befindet, wird nicht überprüft. Dieser Verwaltungsakt wiederholt sich in jedem dänischen Hafen, nachdem der dänische Hafenmeister sich selbst mittels einer Geschmacksprobe von der Qualität unserer zollfreien Waren überzeugt hat.

Am Ende unseres Törns wartet dann am Eingang zum SCE die Zollfahndung in Zivil auf uns. Freimenge eingehalten! Alles korrekt!

Die Regatten

Wer glaubt, dass man im Jahr 1960 kaum Zeit zum Regattasegeln hat, irrt gewaltig. Zu den Regatten sind alle auf den Beinen. Gestartet wird von der SCE-Brücke aus. Regattahren gibt es noch nicht, die ungefähre Startzeit zeigt bestenfalls die Armbanduhr.

Daher gibt es auf der Brücke eine besondere Signaleinrichtung:

Ein schwarz-weiß gefärbter Mast mit 5 Feldern. Ein roter runder Ball aus Korbgeflecht an einer Leine zum Top. 4 Minuten vor dem Start wird der Ball das erste Mal in das nächste Feld angehoben, in der letzten Minute befindet sich der Ball ganz oben an der Spitze. Er fällt mit dem Startsignal, das mit einem Schuss aus der Signalpistole begleitet wird. Auf einen anständigen Böller will schließlich kein Wettfahrtleiter verzichten.

Die Ergebnisliste kommt allen meist bekannt vor; an den vorderen Plätzen liest man fast immer die gleichen Bootsnamen: (Reihenfolge alphabetisch): Brise, Falke, Gerwa, Ilsebil, Möve, Pinguin, Satan, Thetis, Traute, Ursel.

Selbstverständlich macht sich auch die Jugendabteilung mit dem Kutter „Dr. Bellmer“ auf den Weg, um sich auf den Regattabahnen vor Louisenlund den begehrten „Wikingpreis“ zu erkämpfen. Wenig respektvoll nennen die Louisenlunder, die gleich mit 4 weißen Kuttern antreten, den



YACHTSPORT

E C K E R N F Ö R D E
N I E L S E N G m b H & C o . K G

Vogelsang 20 • 24340 Eckernförde

Tel. 04351 - 752734

info@yse.de - www.yse.de

Ihr Segelsportfachgeschäft in Eckernförde
direkt an der Holzbrücke



Eckernförder Kutter „die schwarze Pest“. „Dr. Bellmer“ hat einen schwarzen Rumpf.

Tradition:

Veranstaltungen gibt es reichlich. Es ist eine Selbstverständlichkeit, dass sich JEDES Clubmitglied an den Aktivitäten beteiligt. Ein kleiner Tip für die Mitglieder im Jahr 2022, es den Altvorderen nachzumachen – die meisten Events kommen einem bekannt vor:

Im Winter:

Seglerball - Generalversammlung

In der Segelsaison:

Ansegeln – Frühjahrsregatten – Geschwaderfahrt Pfingsten – Seeregatta nach Fåborg – Aalregatta Kiel-Eckernförde – Norddeutsches Jugendseglertreffen und Schleiwoche auf der Großen Breite - Damenregatta – Nachtregatta nach Schleimünde – Herbstregatten – Absegeln.

Generalversammlung

Das ist so ein Thema – auch im Jahre 1960. Es ist von einem Yachthafen die Rede, der gebaut werden soll. Es geht nicht minder emotional zu als 60 Jahre später. Die Diskussionen sind reichlich gespickt von Angriffen und Anschuldigungen. Dem 1. Vorsitzenden Christian Sieck platzte mitunter der Kragen. Die Sorge der meisten Mitglieder: Der Bau des neuen Yachthafens wird so teuer, dass sich der Verein künftig durch die hohe Umlage zwar einen schicken Yachthafen leisten kann, die Mitglieder aber kein Boot mehr.

Zunächst muss jedes Mitglied durch eine einmalige Umlage 47,- DM aufbringen. Es sollen aber noch 13 Jahre vergehen, bis ein Yachthafen sichtbar wird.

Das war 1960. Eigentlich hat sich doch seit damals kaum etwas geändert, oder?

Mit sportlichem Gruß (so hieß es damals)

Walter Sperlich

Fotos: Walter Sperlich

Silverrudder 2022 auf Comfortina 38 `Bonito`

Svendborg Sund, 17.09., 10:00, 1000 m vor dem Ziel. Auf dem Vordeck liegen diverse Segel, zwei sind noch oben. Der Anker mit Bleileine liegt auch an Deck, war schon zweimal im Einsatz. Leinenchaos im Cockpit. Mehrere Segelwechsel und Ankermanöver in der starken Gegenströmung haben mich so aufgeheizt, dass ich mein Ölzeug unter Deck geworfen habe. Und nun fängt es auch noch an, in Strömen zu gießen. Meine neunte Teilnahme am Silverrudder war wohl die anstrengendste



links die Bonito beim Start

und der Kampf nach 140 Meilen rund Fünen um jeden einzelnen Meter im Gegenstrom kurz vor dem Ziel, fordert nochmal die letzten Körner. Nach fast kompletter Inselumrundung geben hier noch Boote auf und starten den Motor. Müde, hungrig, durstig, durchnässt. Egal. Da hinten ist die Ziellinie! Ich schaffe das!

Entgegen dem Trend bei vielen anderen Segelveranstaltungen erfreut sich das Silverrudder, bei dem es Mitte September einhand von Svendborg rund Fünen geht, nach wie vor großer Beliebtheit. Die 450 Startplätze sind zur Anmeldung im März in zwei Stunden vergeben. Frank Mantwill und ich sind vom SCE dabei. Das Rennen startet freitags und ich lege am Dienstagabend in Eckernförde ab, stoppe in Schleimünde. Am nächsten Morgen weiter nach Svendborg bei gutem Segelwind. Aus allen Himmelsrichtungen kommen Boote mit dem gleichen Ziel und im Hafen freut man sich über ein Wiedersehen mit Freunden und Bekannten. Mittlerweile kenne ich hier viele Teilnehmer aus unterschiedlichen Ländern Europas und es ist wie ein großes Klassentreffen unter Gleichgesinnten. Am Donnerstag dann ist der Svendborger Hafen ein großes Päckchen. Vom Schwimmsteg in der Mitte bis zur Kaimauer auf der an-

deren Seite muss man „nur“ 15 Boote übersteigen und schon hat man trockenen Fußes das Hafenbecken überquert. Es geht zur Anmeldung in die Veranstaltungshalle. Startnummern abholen, unterschreiben, dass man alle Sicherheitsregularien erfüllt und den erhaltenen Tracker nach dem Rennen zurückbringt, der von jedem Boot während des Rennens die Position über Internet für alle sichtbar übermittelt. So können Freunde und Familie zu Hause das Renngeschehen miterleben.



Stadthafen Svendborg

Zurück zum Boot, der Sicherheitscheck seitens des Veranstalters steht an. Folgende Dinge muss man neben einem seetüchtigen Boot dabei haben: Ordnungsgemäß gewartete Schwimmweste, gültige Fackeln und Raketen, Positionslampen, Taschenlampe, Messer, Eimer, Lifebelt, Funkgerät und Erst-Hilfe-Set. Zusätzlich muss man sich natürlich Gedanken machen zum Thema Essen, Trinken, Klamotten. Ich gehe nochmal zum Supermarkt, brauche noch mehr Trinkwasser in Flaschen.

Als das alles erledigt ist, kann ich den Donnerstag in vollen Zügen genießen. Es herrscht wie immer eine phantastische Atmosphäre im Hafen, hier ein bisschen schnacken, da ein bisschen gucken. Alle wuseln an ihren Booten herum oder helfen sich gegenseitig bei letzten Vorbereitungen. Dazu fliegen immer wieder Kamera-Drohnen über den Hafen und Kamerateams interviewen den/die einen oder anderen Segler*In. Um 17:00 dann das Skippersmeeting mit Wettervorhersage und anschließendem Essen. Die Halle ist nun mit mehreren hundert Menschen ge-

füllt, während Philip Cossen, der Sprecher des Silverrudder auf der Bühne auf Englisch den Kurs, die Regeln und das Startprozedere beschreibt. Anschließend gibt es eine umfangreiche Analyse des Wetters und der zu erwartenden Strömungen durch Sebastian Wache von Wetterwelt: Am Start viel Wind bis 30 Knoten aus West, im Verlauf abnehmend und auf Nord drehend, zwischendurch sogar flau. Abends dann wieder auflebend. Dazu im großen Belt starke Gegenströmung mit 2kn, im kleinen Belt bei Middelfart jedoch Schiebestrom. Es gibt also irgendwie von allem etwas.

Alle gehen zeitig ins Bett und am Freitag, dem Tag des Rennens, herrscht gleich morgens schon rege Betriebsamkeit im Hafen. Segel anschlagen, Schoten ausbringen, Brote schmieren, usw. Der erste Start Keelboats Mini (<25Fuss) soll um 10:00 erfolgen, Frank und ich sind mit unserer Gruppe Keelboats Large (35-40Fuss) um 11:30 an der Reihe. Um das Riesenpäckchen aufzulösen, braucht es seine Zeit und daher gehen schon vor 10:00 die Leinen los. Alleine dauert das ja alles etwas länger. Nun ist

Elektromobilität zu Land und Wasser



Elektromotoren
E-Scooter
E-Roller
E-Klappräder
Lastenfahrräder
Mobilitätsscooter

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

Noorstraße 22
24340 Eckernförde
+49 4351 7344526
eck@trankvile.com
www.trankvile.de

TRANKV!LE
electric vehicles



der ganze Hafen und Vorhafen voller Boote und alle versuchen, einen kleinen Moment mit Autopilot geradeaus zu fahren oder ruhig irgendwo zu treiben, um Fender und Festmacher einzuholen/zu verstauen.



Bei gutem Wind geht es voran

Bei der Ausfahrt aus dem Hafenskanal beim Schwimmdock kommt sofort die erste 25 Knoten-Böe um die Ecke. Guten Morgen, Windvorhersage stimmt also! Das wäre gut, habe ich doch auf die

Windvorhersage meine Renntaktik an zwei entscheidenden Punkten angepasst:

1. Da am Start viel Wind sein soll, dieser aber auch bald abnehmen wird, entscheide ich mich für volles Großsegel mit Genua I. Das mag angesichts einer Vorhersage von 25-30Kn verwegen sein, aber aus Erfahrungen weiß ich, dass zwischen Svendborg und Troense der Wind stark abgedeckt wird und erst durchzieht, wenn man am Südausgang des Sundes bei Waldemars Slot rauskommt. Da werde ich den Wind aber schräg von achtern haben. Sollte also gehen.
2. Hinter Middelfart wird uns eine Spinnaker-Rutsche den ganzen kleinen Belt runter erwarten, mit einer Halse vor Lyö. Die aber dann wieder bei zu erwartenden 25 Knoten Wind. Nicht ganz einfach alleine. Mein Rezept: Der Spinnaker kommt in den Bergeschlauch, den wir sonst nur beim Urlaubssegeln benutzen. Einfach Bergeschlauch runter, halsen, Spi wieder hoch. Soweit die Theorie.

Noch zwanzig Minuten bis zum Start meiner Gruppe, in der über 90 Boote gemeldet waren. 75 davon sind am Start, einige mussten noch kurzfristig absagen. Es wird also voll an der Linie. Das Großsegel geht hoch, ich fahre noch einmal in den Hafenskanal zurück, um im Windschutz die Genua hochzuziehen. Und dann geht's auch schon los: Mit Vollgas Richtung Startlinie habe ich ein ganz gutes Timing und gehe als eines der

ersten Boote über die Linie. Neben mir segelt Phil Sharp, ein britischer Segelprofi, der schon mal einhand die Route du Rhum über den Atlantik in der Class 40 gewonnen hat. Er sitzt auf der neuen First 36 und hat sich offenbar richtig was vorgenommen. Während ich mit großer Genua und vollem Groß auf meiner recht schweren Comfortina 38 schon grenzwertig angepowert bin, holt er erstmal den Gennaker raus und schießt nach vorne und dann regelmäßig in die Sonne. Er bekommt das Boot aber immer wieder schnell eingefangen und am Ausgang des Sunds zieht er dann davon. Ich liege hinter ihm auf Platz 5 und das ist schon mal super.

Es geht jetzt Richtung Thurö Rev, der Untiefe, hinter der es nach Norden zur Beltbrücke geht. Auf der Strecke soll später der Wind weniger werden. Hier aber noch nicht, im Gegenteil: Bis auf 30 Knoten geht der Windanzeiger, Windstärke 7. Es ist alles ok, wenn ich nur sauber steuere. Fahre ich zu hoch, fängt die Genua wild an zu flattern. Fahre ich zu tief, fällt sie hinter dem Großsegel zusammen um dann mit einem Knall wieder mit Wind gefüllt zu werden. Aber es geht so weit. Das Boot zieht bei einer Geschwindigkeit von manchmal deutlich über 9 Knoten eine beeindruckende Welle. Jetzt geht's gleich nach Norden, leider verbunden mit einem Richtungswechsel. Eine Halse alleine auf einem Boot, das nicht gleiten kann aber 30 Knoten Wind im Rigg hat, ist für mich nicht so ganz einfach. Groß einfach rüberwerfen geht schon mal nicht, viel zu viel Druck drauf. Dann will ich den Baum in die Mitte bringen, die Schot dafür ditholen. Geht aber aus dem gleichen Grund auch nicht: Ich bekomme den aufgefierten Baum überhaupt nicht von den Wanten weg, so viel Dampf ist da drauf. Egal, ich greife zum letzten Mittel: Q-Wende! Für die Segel eine Flatterbelastung erster Güte, aber müssen sie aushalten, ich sehe gerade keine andere Möglichkeit. Viele andere Boote machen das auch und es klappt auch reibungslos. Fein! Ab nach Norden. Der Windwinkel ist nun immer noch erträglich für meine Besegelung und in den nächsten Stunden nimmt der Wind stetig ab. Alles richtiggemacht! Segelwechsel kosten nicht nur Zeit, sondern vor allem Kraft und damit muss man haushalten. Jetzt darf auch mal der Autopilot ran, ich kann essen, trinken und mich mal umsehen. Liege immer noch super unter den ersten zehn. Frank ist in Sichtweite hinter mir. Was ich nicht weiß: Dies ist gerade die entspannte Phase des Rennens, die Aufgaben kommen noch.

Noch zwei Meilen bis zur Beltbrücke. Der Wind hat immer weiter abgenommen. Ich fahre nur noch 5 kn durchs Wasser bei 2 kn Gegenstrom.

Als ich an die Brücke komme, wird es schwierig, denn sie bremst das bisschen Nordwind völlig aus, die südsetzende Strömung arbeitet aber weiter fleißig gegen alles, was durch die Brücke will. Es gibt nur zwei Öffnungen, die ich mit meiner Masthöhe durchfahren kann und auch nur in der Mitte des Bogens, nicht an den niedrigeren Seiten. Unter der Brücke ist fast kein Wind, es verirrt sich immer mal eine Mini-Böe in den Bereich zwischen den Pfeilern. Ich taumele in der Strömung zwischen den Pfeilern, mache 4! Wenden unterhalb der Fahrbahnen, schaue gebannt nach oben und warte nur darauf, dass unsere biegsame UKW-Antenne am Beton kratzt. Aber ich komme tatsächlich durch und mache drei Kreuze. Mein Freund Mike kommt später mit einer Comfortina 32 hier an. Er wird 6 Stunden und unzählige Versuche brauchen, um durch die Brücke zu kommen. Aber das ist Silverrudder: Aufgeben ist nicht!

Von hier wird es etwas entspannter. Zwar bleibt der Wind schwach, aber frei von der Brücke ist er jedenfalls wieder beständig, wenn auch nur mit 4-6 kn. Wir können segeln. Der Wind hat kräftige Dreher im Gepäck, also ist Obacht statt Zurücklehnen angesagt, um die Dreher mitzuwenden und zum Vor-

teil zu nutzen. Vorbei an Kertemünde und Romsö wird es so langsam dämmerig und nun frischt auch der Wind wie angekündigt ganz langsam wieder auf.



neben Frank dicht an dicht im Päckchen in Svendborg

Als es dunkel

ist, bin ich kurz vor der Nordspitze Fünens. Der Wind weht mit 14-15 kn. Ich wechsele von Genua I auf Genua III. Ich erwarte im Norden von Fünen eine Kreuz mit entsprechender Welle, Wind soll bis 20 kn hochgehen. Große Genua wäre zu viel. Auch hier habe ich Glück: Die Entscheidung ist genau richtig! Die gesamte Kreuz an Aebelö vorbei und dann Anlieger bis nach Fredericia läuft es super. Ich komme schnell vorwärts, auch, weil die Strömung mittlerweile von achtern schiebt. Sie läuft aber

gegen den Wind und baut daher eine echte Buckelpiste auf, und Bonito kracht immer wieder so hart in die Wellen, dass ich irgendwann nicht mehr auf der Süllkante sitzen kann, ständig nach vorne geworfen werde und mich auf die Sitzbank ins Cockpit verziehe. Um 15:00 habe ich die Beltbrücke durchfahren, um 02:00 komme ich in Fredericia an. 11 Stunden kreuzen, bzw. hoch am Wind. Zu essen gab's bisher nur belegte Brote und eine Banane.

Dann aber eine tolle Szene: Die Strömung schiebt mittlerweile im Bereich Fredericia / Strib mit 3 Knoten! Was habe ich mir in den vergangenen Jahren an dieser Stelle in Flaute und Gegenstrom schon einen abgekämpft. Jetzt fliege ich förmlich mit 10,7 Knoten über Grund am Leuchtturm Strib vorbei in den kleinen Belt. Vom Leuchtturm bis zur Eisenbahnbrücke benötige ich nur 20 Minuten! Völlig irre, wir fahren wie in einer Klospülung.

Die Windvorhersagen sind immer noch sehr präzise. Am südlichen Ausgang bei Middelfart weht es jetzt mit 15 Knoten, 160° zur Fahrtrichtung. Der Spinnaker geht mit dem Bergeschlauch hoch. Das dauert ein bisschen länger, als ihn direkt aus dem Sack zu setzen, aber dafür bekomme ich ihn hoffentlich stressfreier wieder runter. Auf dem Weg nach Süden, an Bagö und Helnaes vorbei wird der Wind stärker. Es weht mit 25 Knoten, die Bootsgeschwindigkeit geht immer wieder über 10 Knoten. Ich habe in der Dunkelheit keinen Überblick mehr, wer die Boote in meiner Nähe sind und warte auf die Morgendämmerung. Gleich geht's nach links an Lyö vorbei. Problem: Ich müsste halsen. Will ich aber nicht. Also Bergeschlauch runter, Halsen, Spi wieder raus. Einfach in der Theorie.

Ich löse die Spi-Schot ein bisschen und übergebe an den Autopiloten. Das Tuch schlägt natürlich wie bescheuert und ich gehe an den Mast, um den Kragen des Bergeschlauchs runterzuziehen. Dumm nur, dass überhaupt nichts passiert. Das Ding kommt nicht runter. Ich bekomme kurz ein wenig Panik, denn die Küste von Lyö ist nur noch etwa eine dreiviertel Meile entfernt. Ich reiße beherzt an der Bergeleine und endlich wird der Ballon vom Bergeschlauch gebändigt. Ab nach hinten, Halse. Da nicht ganz so viel Wind wie am Start, geht's jetzt auch ohne Q-Wende. Beeindruckt von dem Bergemanöver, habe ich erstmal keine Lust mehr auf Spinnaker und baume die GIII aus. Fährt fast genauso schnell. Jetzt könnte es gemütlich werden, aber nun wird es hell und ich werde direkt wieder unter Stress gesetzt, denn direkt hinter mir erkenne ich Jacob aus



**EXZELLENT
DENTAL**

seit 2009



**Schöner Lächeln
Schöner Küssen
Schöner Segeln**

mit Zähnen von Exzellent Dental



*Das Team von
Exzellent Dental
bedankt sich bei allen
Mitgliedern, Freunden und
Geschäftspartnern für das
entgegengebrachte Vertrauen.*

*Wir wünschen eine schöne Wintersaison, verbunden
mit den besten Wünschen für das neue Jahr 2023.*

Ihre Andrea Baasch

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

Dänemark, einen altbekannten, sehr freundlichen Widersacher, mit dem ich schon so einige Kämpfe in den letzten Jahre ausgefochten habe und den ich eigentlich hinter mir lassen will. Also wieder kein Frühstück oder mal einen heißen Kaffee. Segeln und Trimmen ist angesagt. Der Wind wird nun weniger und ich mache in diesem bisher so gut gelaufenen Rennen den ersten entscheidenden Fehler: Statt wieder den Spi hochzuziehen, entscheide ich mich wegen des am Ende im Svendborg Sund spitzer werdenden Kurses für den Code 0. Ein super Segel, das mir Olaf Petzoldt (Danke!) mitgegeben hat, aber leider in diesem Moment das falsche ist. Jacob setzt Gennacker (hab ich nicht) und zieht davon. Code 0 einpacken und Spi wieder hoch ist nicht so leicht. Beide Segel benutzen das gleiche Fall und die gleichen Schoten. Aber bei Rantzausminde reicht es mir dann: Der Wind wird überhaupt nicht spitzer, sondern dreht mit dem Kurs und kommt immer weiter von hinten. Code runter, Spinnaker wieder hoch. Bei der Svendborgbrücke erkenne ich von weitem schon, dass die Boote vor mir mit Flaute und Strom kämpfen. Vorsorglich hole ich nun auch noch die leichte, große Genua an Deck, falls das da hinten mit dem Spi nicht mehr geht. Es geht zunächst.

Ich fahre durch die Brücke, neben mir eine X-Yacht mit Andreas aus Kiel. Der sagt auf einmal: „Wir treiben rückwärts.“ In der Tat: Der Kartenplotter berichtet von 0,8Kn, aber in die falsche Richtung! Die Sch...brücke kommt wieder näher. Der Strom zieht uns in ihren Schlund. Wir sind am Rande der Fahrrinne, hier kommt alle 20 Minuten eine Fähre vorbei. Andreas schmeißt den Anker, ich auch. Was ein Mist, ich kann die Ziellinie sehen! 3 Minuten später kommt wieder Wind in die Segel. Anker hoch. Das war aber nur eine kurze Böe, Wind wieder weg. Andreas hat seinen Anker gar nicht so schnell hochbekommen und hängt noch an der Leine. Ich dagegen treibe schon wieder Richtung Brücke, Anker wieder rein. Ich drehe gleich durch! Spi weg, Genua hoch. Dann wieder Wind, Anker wieder hoch. Die Ankerleine ist unterm Vorschiff und ich brauche meine letzten Kraftreserven, um das Ding aus dem Grund zu ziehen. Total aufgeheizt ziehe ich mein Ölzeug aus und sitze da auf dem Süll. Die Körner sind alle. Soll der Wind doch machen, was er will. Mir ist jetzt alles egal, Hauptsache, ins Ziel. Es fängt an, zu regnen. Erst ein bisschen, dann stark. Ich sitze immernoch genauso da und lassen es über mich ergehen. Ich stehe auf der Stelle, treibe aber nicht mehr zurück. Im Zeitlupentempo bewege ich mich vorwärts, das Boot fährt.

Nochmal nach links in den Schutz vor der Strömung hinter das Schwimmdock, dann wieder raus in die volle Strömung. Der Wind bleibt und ich fahre über die Ziellinie. Ein Tuuuut aus dem Horn und ich bin erlöst. Ich schüttel mit dem Kopf, unglaublich. Ich schmeiße die Fallklemmen auf, die Segel fallen runter. Gute Seemannschaft kann mich mal. Ich fahre mit auf das Deck gefallenen Segeln in den Hafen, mache in einer freien Box fest und freue mich wirklich über eine gelungene Inselumrundung. Großes Kino. Es lief nicht alles perfekt, aber doch vieles. Die nächsten laufen ein, ich helfe beim Anlegen. Auch Frank kommt wenig später an. Es gibt zur Feier ein Bier und dann wird der Stecker gezogen. Ab in die Kojе. Rien ne va plus.

Silverrudder ist eigentlich immer anstrengend, aber in diesem Jahr hat es mich besonders gefordert. Ich beende das Rennen in meiner Gruppe als 13. Top Ten wäre drin gewesen, wenn ich am Ende das richtige Segel gewählt hätte. Aber egal, Spaß gemacht hat es allemal. Eine wieder mal großartige Veranstaltung! Nächstes Jahr zum zehnten Mal in Folge. Ich freue mich schon drauf! Die Anmeldung läuft am 05. März 2023. Vormerken!

Ergebnisse und Infos unter www.silverrudder.com

Text & Fotos: Lars Steen

ostseedesign

30 OSTSEEDESIGN JAHRE

werbetechnik
 Schilder • Bauschilder
 Werbeschilder • 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!

Noorstraße 7 • 24340 Eckernförde • Tel.: 04351 - 470 590

Bändsel (JA)

Neues aus der Jugendabteilung und drum herum

Im dritten Corona Jahr haben Club und Kinder gelernt, mit dem Virus angemessen umzugehen. Die Folgen der vorangegangenen Jahre sind jedoch nicht zu übersehen:

Neben weniger Zulauf (vermutlich auch durch Ausfall der Schwimmvereine) hat sich auch insgesamt das Freizeitverhalten der Kinder und das diesbezügliche Engagement der Eltern geändert. Neben dem Eckernförder Eichhörnchen sind viele Regatten aber auch traditionelle Trainingscamps abgesagt worden, die einen enormen Einfluss auf die seglerische Entwicklung der Kleinsten hatten.

In 2022 war wieder einiges möglich. Die Jüngstenscheinausbildung wurde angepasst. Aktuell wird jedes Kind, welches Interesse am Segeln bekundet, zum Schnuppertraining eingeladen. Die Trainer fassen daraus dann jeweils einen neuen Ausbildungstörn zusammen. So konnten wir den Umfang der Optigruppen wieder deutlich steigern.

Da wir mit der aktuellen Situation nicht alleine sind, werden zunehmend Trainingskooperationen gebildet, die zumindest in der Region die jungen Segler:innen zusammenfasst. Dadurch bilden sich größere Trainingsgruppen in den entsprechenden Leistungsklassen. Aktuell wird unter Federführung unseres Landesverbandes (SVSH) eine Trainingskooperation zwischen dem SCE, dem WSCW und der Segelgilde der Stiftung Louisenlund etabliert.

An dieser Stelle gilt mein Dank dem Trainerteam des SCE um Kristin Schlegel (Opti) und Roman Weber (420iger), deren Kinder wieder auf regionalen Regatten vertreten waren. Die 420iger hatten sogar eine sehr erfolgreiche Regattasaison (gesonderter Bericht hierzu in der aktuellen Ausgabe).

Ausblick auf 2023:

Wir schauen hoffnungsvoll nach vorne: Neben dem traditionellen Eckernförder Eichhörnchen werden wir auch die Internationale Deutsche Jugendmeisterschaft ILCA 4 und 6 (den Älteren unter uns eher als LASER 4.7 und LASER Radial bekannt) vom 01.-06. August 2023 ausrichten. Hier erwartet der Club circa 200 Segler aus ganz Deutschland und den ein

oder anderen internationalen Teilnehmer. Wer also seinen Clubdienst im Sommer auf einer Veranstaltung der Seglerjugend absolvieren möchte oder einfach so helfen will, darf sich gerne ab sofort beim Jugendwart melden.

Am Christi-Himmelfahrtwochenende findet hierzu das Kooperationstraining der deutschen Landeskader statt. Das Event wird neben den ECK-Days realisiert.

Weiter macht sich die Jugendabteilung stetig Gedanken über die Nutzung oder Neuetablierung von Bootsklassen.

Mit Blick auf die ‚großen Boote‘ die zumindest anteilig durch die Jugendabteilung betrieben werden, möchte ich an dieser Stelle noch einmal um die PIK Dame und DR. KOCH werben. Grundsätzlich sollen die Boote von Jugendlichen genutzt werden. Darüber hinaus werden die Boote zur Nutzung durch erwachsene Clubmitglieder gern zur Verfügung gestellt. Neben einer kleinen ‚Nutzungsgebühr‘ freut sich der Verein immer wieder darüber, wenn die Nutzer im Winter bei den Booten dann mit Hand anlegen.

Lars Thomas, Jugendwart



Foto: Udo Hallstein

Finn und Henrik holen den Titel „Landesjugendmeister SH im 420er“ nach drei Jahren wieder zurück nach Eckernförde

Nach zwei Jahren (Pandemie)pause fand vom 3. bis 4. September 2022 die Landesmeisterschaft wieder statt, zusammen mit allen Jugendbootklassen beim FSC in Flensburg. Der SCE brachte gleich drei 420er mit den Teams Finn/Henrik, Jana/Toni und Mathilda/Laurin auf die Bahn.

Schnell wurde uns auf dem Wasser am Sonnabend klar, dass seglerisch anstrengende und zugleich fordernde Wettfahrten anstanden. Obwohl der Grundwind 5 bis 6 Bft. und in Böen knapp darüber aus Ost betrug, wurden am Samstag zwei Wettfahrten gesegelt. Diese waren durch sehr viele Kenterungen, besonders bei den jüngeren Mannschaften, geprägt. Aus diesem Grund verzichtete der Wettfahrtsleiter dann auch auf die zwei weiteren vorgesehenen Läufe an diesem Tag. Im Zwischenergebnis standen am Abend Finn und Henrik punktgleich mit dem



Finn Schwarz und Henrik Lassen

Zweitplatzierten auf Position eins. Damit war aber noch nichts entschieden, lagen doch die ersten vier Teams gerade mal drei Punkte auseinander! Unsere anderen beiden Boote fielen mit einigen Kenterungen dem Wind zum Opfer und reihten sich im hinteren Mittelfeld ein. Nach einem netten gemeinsamen Abendessen in der Bootshalle wurde der anstrengende Tag auf dem Campingplatz zügig beendet.

Etwas gnädiger war uns der Windgott am Sonntag gesinnt. Bei schönen drei bis vier Windstärken wurden die nächsten beiden Läufe gesegelt. Für die beiden leichteren Teams ein Segen, stellte sich dies für die beiden Jungs als echtes Problem heraus. Durch das etwas höhere Crewgewicht und den leichten Wind änderte sich das Klasselement zu Ungunsten von Finn und Henrik. Trotz eines gewagten Steuerbordstartes vor dem gesamten Lauf waren die Beiden vor der letzten Wettfahrt auf Platz drei zurückgefallen. Es galt alles auf eine Karte zu setzen, doch was tun in solch einer Situation? Die ersten vier Boote lagen punktemäßig alle so eng zusammen, der Meistertitel wäre nur noch mit einem Laufsieg und einem Patzer des Zweiten (Platz drei oder schlechter) möglich gewesen, wenn es nicht geklappt hätte, wäre mit dem vierten Platz auch noch der Podestplatz weggewesen. Sich das Treppchen zu sichern, hätte sicherlich jeder versucht. Nicht so Finn und Henrik. Bei auffrischendem Wind und auf Platz drei liegend, starteten sie auf dem letzten Downwindkurs einen riskanten Angriff und holten sich damit den benötigten Einzelsieg. Als die bis dahin noch Erstplatzierten nur als Vierte ins Ziel kamen war klar: Es hatte gereicht. Der Landesmeistertitel im 420er war wieder zurück in Eckernförde.



Ehrung unserer Protagonisten auf dem Treppchen

Auch unsere beiden anderen Boote, gesegelt von Mathilda und Laurin sowie von Jana mit ihrer Ersatzvorschoterin Toni aus Strande, konnten ihre Leistungen abrufen und landeten im guten Mittelfeld.

Somit endete ein sehr schönes, aber auch für alle Beteiligten sehr anstrengendes Wochenende, damit allerdings auch die seglerische Karriere von Finn und Henrik im 420er.

Roman Weber
Regatta Trainer 420er

Fotos: Privat

Die DGzRS unsere Retter in Not

Wir alle machen los von unseren Stegen zum Törn in der Gewissheit, dass wir draußen auf See Hilfe bekommen, sollten wir in Not geraten. Dazu steht die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) Tag und Nacht bereit. Mit dieser Ausgabe des „Verklicker“ starten wir eine Serie mit Berichten über die Arbeit der Seenotretter und die Begegnungen, die wir als Sportbootfahrer mit ihnen haben. In der ersten Folge geht es um die Stimmen, die wir immerzu im Funk von „Bremen Rescue“ hören und unseren Mut, auch mal selbst zu funken.

Von Andreas Neumann

Spätestens im Frühling, wenn bei uns im SCE und überall an den Küsten die Yachten wieder ins Wasser gesetzt werden und die Masten stehen, lernt Laurenz Görth sehr viele Skipper kennen. Görth funkt in der deutschen Rettungsleitstelle See, dem von der DGzRS betriebenen „Maritime Rescue Co-ordination Centre“ (MRCC) mitten in der Stadt Bremen. Und zu Beginn der Saison melden sich unentwegt Bootseigner, um anzufragen, ob nach der Winterpause Antenne und Funkgerät funktionieren: „Bremen Rescue, Bremen Rescue, Bremen Rescue, hier ist die Segelyacht Relax – ich erbitte einen Radio-Check!“



Die Leitstelle der Seenotretter in Bremen. Hier laufen alle Notrufe auf.

Ist die Verbindung gut, bestätigt Laurenz Görth dem Gegenüber: „Segelyacht Relax, hier ist Bremen Rescue, ich höre Sie laut und deutlich.“ Schnell noch das Rufzeichen abfragen, der Bootseigner wünscht „Gute Wache“ und dann herrscht wieder Stille auf dem Funkkanal. Aber der nächste Radio-Check lässt nicht lange auf sich warten. Ist das nicht nervig für den DGzRS-Mann, der ja eigentlich auf Notrufe und Dringliches horchen soll auf dem Kanal 16? „Nein, das ist völlig in Ordnung“, sagt Görth, „wir sind immer ansprechbar und wer seinen Radio-Check macht, handelt ja nur vorausschauend. Das ist doch beste Seemannschaft und Vorbereitung dafür, dass im Notfall ein Anruf über Funk gelingen kann.“



Laurenz Görth ist einer der Stimmen am Funk der Seenotretter

Viele Segler und Motorbootfahrer haben Hemmungen, sich über Funk zu melden. Es fehlt die Routine, die Funkprüfung ist lange her und dann hören auch noch alle anderen Schiffe im Revier mit, wenn Mann oder Frau „Bremen Rescue“ anfunkelt. „Dabei freuen wir uns über jeden, der uns frühzeitig informiert über Beobachtungen und Ungewöhnliches auf See“, versucht Laurenz Görth die Hemmschwelle zu senken. Besser die Seenotretter wüssten früh auch über Kleinigkeiten Bescheid, als zu spät oder gar nicht von tatsächlichen Notlagen zu erfahren.

Geht dann wirklich ein Notruf ein, dann ist bei den Seenotrettern am Funk Menschenkenntnis und Fingerspitzengefühl gefragt. „Da ist dann ja alles dabei“, sagt Görth, „vom aufgeregten Hilfesuchenden kurz vor einer Panik, den wir beruhigen müssen. Bis zum Skipper, der mit ruhiger Stimme funkt als wäre alles ganz okay und von dem wir erst durch Rückfragen rauskriegen, dass sein Boot brennt.“ Dabei müssen die Seenotretter sich auf alles Erdenkliche einstellen, was draußen auf See passieren kann. Maschinenausfall, Wassereintritt, Verletzungen, Mann über

Bord – in der Freizeit- ebenso wie in der Berufsschiffahrt. Aber auch ein gekentertes Boot, das sich als treibende Kühltruhe entpuppt. Ein Reh in Seenot. Die Notwasserung eines Heißluftballons.



Der Leitstellenarbeitsplatz in der Übersicht

Jahr für Jahr fahren die Seenotretter auf Nord- und Ostsee rund 2.000 Einsätze und helfen dabei rund 3.500 Menschen, etwa 100 davon retten sie aus Lebensgefahr. Fast alle Einsätze beginnen in der Rettungsleitstelle See in Bremen, wo die Notrufe eingehen und die Einsätze geleitet werden. Hier wird alles vom Seenotrettungskreuzer bis zum Hubschrauber koordiniert und dafür müssen die Seenotretter am Funk extrem gut ausgebildet sein. „Es sind Nautikerinnen und Nautiker, oft mit großer Erfahrung im Rettungsdienst“, sagt Christian Stipeldey, der Pressesprecher der DGzRS. Technisches Verständnis, und ein sicheres Auftreten am Funk seien Voraussetzung. Und die Lust auf Menschen, auf Skipper, Seeleute, Mannschaften – eben auf all die, die sich melden bei „Bremen Rescue“. Sei es bei Seenot oder eben nur, um mal kurz sein Funkgerät zu testen.

Müßig zu erwähnen, dass die DGzRS sich ausschliesslich durch Spendengelder finanziert!

Fotos: DGzRS



Foto: Udo Hallstein

Veranstaltungen

Sa. 31.12.22 Silvester im SCE

Januar 2023

Do. 12.01 19:00 Uhr Außerordentliche Generalversammlung

So. 15.01 11:00 Uhr Neujahrsempfang

Februar 2023

Sa. 11.02 20:00 Uhr 69. Seglerball

Do. 09.02 19:00 Uhr Kickoff Sportbootführerschein

März 2023

ohne

April 2023

Mo 03.04. Beginn Abslippen Freilager

Sa. 15.04. Abslippen Halle 2

So. 16.04. Abslippen Halle 3

Sa. 22.04. Abslippen Halle 4

So. 23.04. Abslippen Halle 5

Mai 2023

Fr. 05.05 19:00 Uhr Generalversammlung

28./29.05. ECK-Days (Folkeboot)

Juni 2023

10./11.06 Eckernf. Eichhörnchen Opti, Europe, 420, 29er

17./18. 06 Kieler Woche - Aalregatta

JULI 2023

01.07 Seewettfahrt Hørup

So. 09.07. 10:00 Uhr Veranstaltung SHMF

AUGUST 2023

01.- 06.08. IDJM ILCA

September 2023

Fr. 08.09.

Nachtwettfahrt und Grillfest Grauhöft

Oktober 2023

?.

Absegeln

?.

Oktoberfest

November 2023

Sa. 24.11.

19:00 Uhr Sparclubessen

Sa. 25.11.?

17:00 Uhr Vorglühen



In eigener Sache

Sicherlich wundert sich vielleicht der ein oder andere, dass die meisten Fotos in diesem Heft von mir sind. Dies liegt jedoch nicht daran, dass ich mich selbst darstellen will, sondern kommt schlichtweg daher, dass aus den Reihen der Mitgliedern kein Bildmaterial kommt. Fast jeder hat ein Smartphone, mit dem er Schnappschüsse macht, sei es beim Segeln oder im Club. Ich möchte Euch daran erinnern, dass es nicht mein Verklicker ist, sondern eure Clubzeitung, die durch Euch leben sollte!

So möchte ich mich an dieser Stelle bei denjenigen bedanken, die mir Reiseberichte, Geschichtliches zum SCE oder Beiträge von allgemeinem Interesse geliefert haben. Themen gibt es vielfältige, letztendlich lebt der Verklicker davon.

Wiederholen möchte ich mich an dieser Stelle erneut:

....früher war das Engagement für unseren „Verklicker“ auf sechs Köpfe und mehr verteilt, das wünsche ich mir zurück. Wenn sich jetzt doch der ein oder andere angesprochen fühlt, habe ich mein Ziel mit diesen paar Zeilen erreicht.

Euer

Udo Hallstein

Oktoberfest im SCE

„Die Bayern in ihren Bierzelten wissen gar nicht, was ihnen für ein Ausblick entgeht, wenn wir hier im SCE unser Oktoberfest feiern“, stellt Clubchef Werner Trapp bei der Begrüßung zum diesjährigen Oktoberfest fest, während er den Blick aus dem Restaurant über die Eckernförder Bucht schweifen ließ. Es war die dritte Veranstaltung zum Thema, die mit 80 Personen bei fast 100 Anmeldungen gut besucht war. Ganz in weiß blau hergerichtet, erfolgte die Bewirtung der Anwesenden komplett in Eigenregie durch den SCE, da seit September der bisherige Wirt die Gastro an den Segelclub abgegeben hatte. Drei Sorten bayrisches Bier, dazu ein Büffet mit Haxen, Weißwurst, Leberkäs, Sauerkraut und Knödel – für das leibliche Wohl war im Überfluss gesorgt. So manch einer dachte an den Anfang zurück, als aus einer spontanen Idee heraus die erste Auflage des Oktoberfestes in der Grillhütte stattfand oder an die Folgeveranstaltung in der Halle drei, die temperaturtechnisch selbst für Hartgesottene eine Herausforderung war. Mit der aktuell dritten Auflage am vorletzten Oktoberwochenende hat sich gezeigt, dass nach vielfältiger Corona-Abstinenz der Bedarf nach gemeinsamem Club Leben nicht ermüdet ist, auch wenn sich die Gäste zuvor beim obligatorischen Coronatest unter Regie von Olaf Petzoldt in der Nase kitzeln lassen mussten. Für gute Stimmung sorgte auch der DJ im Vorraum, der neben der obligatorischen Oktoberfestmusik im Abendverlauf mit gemischter Musik bis hin zu AC/DC die meisten auf die Tanzfläche zog. Gegen Ende halfen dann die letzten Unentwegten noch beim Aufräumen, so dass zumindest äußerlich alles wieder schier aussah – , die Kombüse mit Geschirr und Gläsern erhielt durch Freiwillige eine Extrabehandlung.

Organisatorischer Dank gilt Eike Lohmeyer-Hand und Silke Knudsen, die unsere Gastro für die Veranstaltung nicht nur vor-, sondern auch nachbereitet haben.

Udo Hallstein





Der „Sparclub im Segelclub Eckernförde“

Peter Harten schwärmte am Stammtisch von seinem Segeltörn in der Karibik. Daraufhin wurde der Sparclub im Januar 1981 von Mitgliedern des damaligen SCE – Stammtisches gegründet, mit dem Ziel, Geld für „ein Segeln in der Karibik“ zu sparen (wurde aber nie umgesetzt).

Dem damaligen 1. Vorsitzenden, Max Hinrichsen, war dies gar nicht recht – „ein Club im Club geht gar nicht“.

Die damaligen acht Gründungsmitglieder des Sparclubs unter dem Vorsitz von Dirk Breckwohl haben sich aber durchgesetzt.

Lt. Vereinssatzung: Der „Sparclub im Segelclub“ hat den Zweck, seinen Mitgliedern durch pflichtmäßige wöchentliche, sowie freiwillige Einzahlungen Gelegenheit zum Sparen zu geben und die Geselligkeit im Segelclub zu fördern.



Unsere 60 Sparfächer

Das Vereinsvermögen besteht aus den Zinsen für die Spareinlagen und aus den Strafgeldern.

Von den Gründungsmitgliedern sind heute noch im Sparclub: Horst- Dieter Buck, Peter Harten, Knut Jensen und Egon Schütt.

Der Sparclub hat 60 Sparfächer und hatte - Stand Dezember 2015 - 22 Leerstände. Deshalb wollte der damalige Vorsitzende Michael Essig nach 20 jähriger Amtszeit den Sparclub altersbedingt und auf Grund der niedrigen Zinsen auflösen. Dagegen haben sich einige Mitglieder gewehrt und auf der Versammlung vom 15.12.2015 einen neuen Vorstand gewählt. 1. Vorsitzender Otto Blunck, 1. Vertreterin Marion Holst,

2. Vertreter Dieter Franck, Kassenprüfer Heike Schindler-Lange. Die Satzung vom Nov. 1992 wurde aktualisiert und die Werbetrommel gerührt. Wegen der zu geringen Teilnehmer aus dem Kreis der SCE- Mitglieder haben wir auch Sparclubmitglieder aufgenommen, die nicht dem SCE angehören. Das sollte auch den Pächter des Restaurants unterstützen, der uns auch außerhalb der Saison bewirtete.

Im Augenblick sind wir 58 Sparer. Das Sparjahr (Pflichtsparen) beginnt immer im Januar und endet Anfang November. Jeden 1. Dienstag im No-

vember findet eine Versammlung mit dem Kassenprüfungsbericht und möglichen Neuwahlen statt. Jeden 3. Freitag im November treffen wir uns dann zur Auszahlung und zu einem gemeinsamen Essen.

Der Mindestsparbeitrag beträgt pro Woche 10 €, das Strafgeld bei Nichtzahlung 2 €. Für die Urlaubszeit oder anderen Verpflichtungen kann auch vorgespart werden. Am Jahresende wird eine Umlage in Höhe von

10 € pro Mitglied erhoben, die zusammen mit den Strafgeldern und Zinsen als Verzehr-gutschein wieder zurückgegeben wird. Waren es 1995 noch 1.190 DM Zinseinnahmen bei einer Sparsumme von 73.100 DM, könnte sich der Vorsitzende heute von den Zinseinnahmen nicht einmal 1 Zigarette kaufen. Aber es soll ja bald wieder besser werden. Zusammen



Hinter der Klappe direkt neben dem Stammtisch

mit der Umlage, den Strafgeldern und den Zinserträgen konnten wir den Mitgliedern dieses Jahr Verzehrbons in Höhe von 14 € beim gemeinsamen Grünkohllessen im "Abseits" übergeben.

Der Sparclub trifft sich immer am Dienstag ab 17.00 Uhr am Stammtisch im Clubhaus. Sparfachaussnahme ist ab 18.30 Uhr. Solange wir keinen neuen Pächter haben, hat Ingo Hansmann die Bewirtung auf freiwilliger Basis für uns übernommen. Das Positive dabei, Ingo bietet uns immer „köstliche Überraschungen“ für unser leibliches Wohl an.

An einer Mitgliedschaft Interessierte können sich dienstags bei uns melden.

Otto Blunck

Fotos: Ingo Hansmann

Grillfest Grauhöft

Nur zögerlich waren die Anmeldungen zur Nachtregatta, sicherlich auch den angesagten Windverhältnissen geschuldet, so dass für die zwei einzigen Regattainteresenten letztendlich die Absage erfolgte. Im Nachhinein die richtige Entscheidung, denn am Folgetag sorgten Windstärken



um 6 Bft aus Ost dafür, dass so mancher nach der Hälfte der Eckernförder Bucht wieder umdrehte und zum gemeinsamen Grillen nach Grauhöft mit dem Auto hinfuhr. Nicht ganz zwei Meter hohe Wellen schüttelten die wenigen Segler, die an diesem Samstag unterwegs waren, kräftig durcheinander. Mächtige Grundseen vor Schleimünde ließen beim Anblick der Entgegenkommer die Einlaufenden erahnen, was sie am Folgetag an gleicher Stelle, wenn es wieder gen Heimat gehen sollte, zu erwarten hatten, da windtechnisch keine Verbesserungen in Aussicht waren. Mit Schiebewind ging es dann bis vor Grauhöft, wo wider Erwarten doch recht zahlreiche SCE-Stander unter der jeweiligen Saling im Hafen flatterten.

Für die Ankömmlinge hatten die Organisatoren Felix Rohwedder und Lukas Schäfer schon alles vorbereitet. Die Räumlichkeit in der Halle teilten wir uns mit dem Strander-Yachtclub, der ebenfalls vor der Halle mit dem Duft von Grillfleisch den Appetit anregte. Was der eine zuviel hatte, fand bei anderen Zuspruch, auch an mitgebrachten Salaten oder leckeren Soßen fehlte es nicht. Im Laufe des Abends waren es dann rund 40 SCEler, die sich an Bierzeltgarnituren einfanden und im Platzwechsel immer wieder neue Gesprächspartner fanden und auch mit neuen Mitgliedern Bekanntschaft schlossen. DJ „Alexa“ lieferte die musikalische Unterhal-

tung zum wahrscheinlich mehr als vierzigsten gemeinsamen Grillen in Grauhöft, dass sich bis weit in die Nacht hinzog.

Bei Zeiten aus der Koje galt es für diejenigen, die am Morgen danach auf dem Wasserweg die Heimreise antraten. Bis Schleimünde unter Maschine gegenan, galt es rechtzeitig, bevor man von der Grundsee erfasst wurde, noch im Schleifahrwasser die Segel zu setzen. Bis zu drei Meter



hohe Grundseen ließen bei den auslaufenden Yachten die Kiele blitzen. Mit halbem Wind und hoher See ging es dann die Küste entlang gen Heimat.

Fotos & Text: Udo Hallstein



SÖNKE RÖHLING

Meisterbetrieb

Heizung - Sanitär - Erneuerbare Energien





Heizungswartungen Öl/Gas | Störungsbeseitigung

Pelletsheizungen | Wasserführende Kaminöfen

Wärmepumpen | Solaranlagen

Komplette Badsanierung

Rohrreinigung mit Motorspirale

Inspektion mit Rohrkamera

Tel: 04355 - 98 99 79 | Mobil: 0173 98 34 256 | info@soenke-roehling.de

Eckernförder Landstr. 1b | 24354 Rieseby

www.soenke-roehling.de

Stegfest Brücke E

Am Wochenende 20./21. August trafen sich zufällig Jupp und Elke Boltshausen, Silvia und Jörg Johannsen und noch so einige Lieger der Brücke E zu einem gemütlichen Plausch. Im Laufe der anregenden Gespräche war auf einmal die Idee eines Steg-festes Brücke E geboren.

Silvia und Jörg sagten spontan zu, die Rippchen zu sponsern und Elke übernahm die Organisation.

Gesagt, getan, am 23. August hatte Elke schon eine WhatsApp-Gruppe



Nur im Schatten und mit Getränk auszuhalten

eingerrichtet, in der sie alle aktuellen, ehemaligen und zeitweisen Lieger der Brücke E anfragte, ob sie Lust hätten, zu dem Stegfest am 2. September zu kommen und einen Salat, Sauce oder Nachspeise beisteuern möchten.

Durch Corona clublebenstechnisch ausgehungert, sagten alle aktiven und ehemaligen Steg E-Lieger zu, insgesamt gab es 33 Anmeldungen.

Am Freitag, dem 2. September erfolgte ein wundervolles Büfett mit den unterschiedlichsten Salaten, Broten, Saucen und natürlich besonders leckeren Rippchen.

Die Stimmung war super, nach so langer Zeit der Pandemie gab es endlich mal wieder kurzweilige Gespräche in einer harmonischen Atmosphäre bei einem super Essen.

Das Wetter spielte auch mit und bescherte uns neben einem lauen warmen Abend auch die Stimmung für ein rundum gelungenes Fest.

Wir freuen uns auf eine Wiederholung nächstes Jahr und bedanken uns bei Silvia, Jörg und Elke.

Petra Biedermann

Fotos: Udo Hallstein



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**

Lieschens Bordküche



Gemüselasagne

An Bord muss man nicht auf frische Zutaten verzichten.

Hier ein einfaches aber leckeres Rezept, das nicht viel Aufwand erfordert, allerdings einen Backofen und eine Auflaufform voraussetzt:

- 250g frische Lasagneblätter (eine Packung, findet man in Dänemark in fast jedem Supermarkt)
- ein Bund Lauchzwiebeln
- 200g Cherrytomaten
- 2 Spitzpaprika, 2 kleine Zucchini
- 200g frische Champignons
- Olivenöl (hitzebeständig)
- geriebener Gouda oder Edamer
- eine Dose gehackte Tomaten
- Italienische Kräutermischung (gefriergetrocknet)
- geriebener Gouda oder Edamer
- Salz, Pfeffer, Chili Gewürzmischung (nach Geschmack)
- ein Becher Schmand oder Creme Fraiche
- ein Töpfchen Boullion Pur Gemüse

Die Zucchini, die Lauchzwiebeln und die Champignons kleinschneiden, Tomaten halbieren

Die Auflaufform (passend für den Bordbackofen) mit Öl einfetten.

In einer Schüssel Gemüse mit den Dosentomaten, den Kräutern, Salz, Pfeffer und Chiligewürz nach Geschmack würzen.

Nun abwechseln die Gemüse-Tomatenmischung mit den Lasagneblätter

in die Auflaufform schichten.

Die Champignons mit den Lauchzwiebeln, dem Schmand bzw der Creme Fraiche sowie einen Teil des Reibekäses mischen und auf das letzte Lasagneblatt legen. Zum Schluss den restlichen Käse über das Ganze streuen.

Die Lasagne im Ofen bei kleiner Hitze, ca 35 Minuten garen. Danach noch einmal 5-10 Minuten bei mittlerer oder starker Hitze backen, bis der Käse die gewünschte Bräunung hat.

Je nach Backofen können die Temperaturangaben sowie Garzeiten abweichen.

Die Gemüsesorten sind je nach Geschmack austauschbar. Wer mag kann auch die Lauchzwiebeln gegen normale Zwiebeln austauschen, die dann jedoch vorher angedünstet werden sollten.

Guten Appetit!

Wünscht Birgit Hallstein



• 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

Teichkoppel 32
24229 Dänischenhagen

04349 9130651
0177 6018059

tn@segelmacherei.sh
www.segelmacherei.sh



Ein paar Döntjes zwischendurch:

Was ist der DSV?

Der DSV oder Deutscher Seglerverband genannt, ist die Dachorganisation deutscher Segelclubs. Er finanziert seine Daseinsberechtigung, indem er Führerscheine ausstellt, die keine Behörde anerkennt und kein Hafenskapitän sehen will.

Navigation:

Der Kapitän gibt einem Seekadetten den Auftrag den Standort des Schiffes festzustellen. Dieser macht ein paar Peilungen, fängt an zu rechnen und gibt dem Káp'ten die Koordinaten.

Der Kapitän setzt seine Mütze ab und sagt: "Ziehen sie auch ihre Mütze!" "Warum?" "Nach ihrer Berechnung befinden wir uns im Petersdom in Rom!"

er SCE - Kombüse



Öffnungszeiten:

Zur Zeit geschlossen, aber im Laufe des Frühjahrs regt sich wieder etwas und dann geht der Betrieb in neuem Ambiente bald wieder los.

Adressen

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** zu folgenden Zeiten:

Winterhalbjahr:

Dienstag: 10.00 - 12.00 Uhr

(bis auf weiteres) 14.00 - 15.00 Uhr

Mo., Di. & Do.: 10.00 – 12.00 Uhr

(nur telefonisch) 14.00 – 15.00 Uhr

01. April – 31. Oktober:

Mo. – Do.: 10.00 – 12.00 Uhr

14.00 – 16.00 Uhr

Fr.: 10.00 – 14.00 Uhr



QR-Code Segelclub.

Unser **Hafenmeister** Sven Drewes ist erreichbar:

Tel.: **04351 / 879 187** und

E-Mail: **hafenmeister@segelclub-eckernfoerde.de**

Winterhalbjahr bis 31.März 2023:

Montag - Freitag

8:00 - 12:00

Vormittag

Nachmittag

01. April bis Ansegeln:

Mo. frei

frei

Di. - Sa. 8:00 Uhr - 12:00 Uhr

13:00 Uhr - 17:00 Uhr

So. 8:00 Uhr - 14:00 Uhr

frei

Ansegeln bis Absegeln:

Mo. frei

frei

Di. - Fr. 8:00 Uhr - 12:00 Uhr

14:00 Uhr - 18:00 Uhr

Sa. 8:00 Uhr - 12:00 Uhr

14:00 Uhr - 19:00 Uhr

So. 8:00 Uhr - 12:00 Uhr

frei

Absegeln bis 31. Oktober:

Mo. frei

frei

Di. - Sa. 8:00 Uhr - 12:00 Uhr

13:00 Uhr - 17:00 Uhr

So. 8:00 Uhr - 14:00 Uhr

frei

01. November bis 31. März:

Mo. - Fr. 8:00 Uhr - 12:00 Uhr

frei

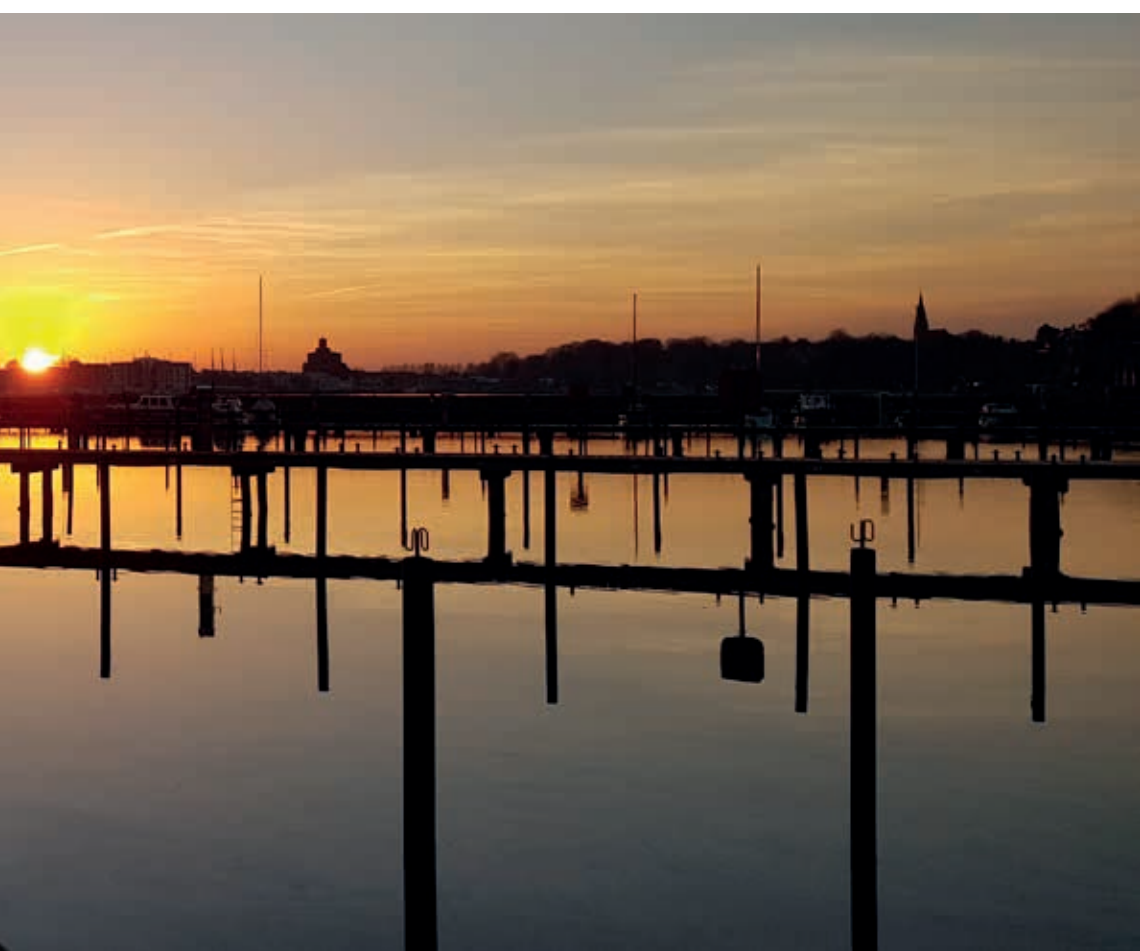
Sa. - So. frei

frei



Impressionen - mit den besten Wünschen





von der Verklicker-Redaktion für 2023



Pinnwand:

Bootsmannstuhl zu verkaufen:

Einfache Ausführung mit zwei Taschen und Beinschlaufen

Preis 25€

Udo Hallstein

Tel 0157-78084013



und hier hätte ich noch ein Schnäppchen für solche, die erwarten, dass der Motor sofort anspringt:

Neuwertiger 2,5 PS Außenborder viertakt, kurzschafft Yamaha ca 5 Std nur in dieser Saison gelaufen. Wegen geplantem Wechsel auf E-Außenborder zu verkaufen.

Preis 650,-



Technische Daten YAMAHA F-2.5:

Motortyp: Viertakter

Zylinder: 1

Hubraum: 72 ccm

Leistung: 1,8 kW / 2,5 PS

Steuerung: Drehgaspinne

Startsystem: Handstart



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

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 das Clubsekretariat.

Preisliste für Werbung im Verklicker

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

Größe der Anzeige	farbig
1 Seite	180,00 €
½ Seite	120,00 €
⅓ Seite	90,00 €
1 Spalte	120,00 €
½ Spalte	60,00 €
⅓ Spalte	45,00 €
¼ Spalte	30,00 €

Umschlag – Hochglanz, farbig, ganzseitig:		
hinten	außen	innen
	270,00 €	240,00 €
vorne		260,00 €

Impressum

Herausgeber: Segelclub Eckernförde (SCE)

Verantwortlich: Udo Hallstein

Auflage: 750 Exemplare

Layout und Design: Udo Hallstein

Redaktion: Udo Hallstein
Christina Möllring
Andreas Neumann

Druck:





Brücke gesperrt!