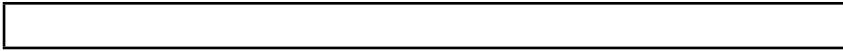




Verklicker

**Winterausgabe 2023
Segelclub Eckernförde**

Partner des SCE:



Inhalt

Inhalt	3
Vorwort	4
Informationen aus dem Vorstand.....	6
Hafen und Anlagen	8
Clubhausumbau	11
Ansegeln 2023	14
Spontane Partys sind immer die besten	16
Kunstaustellung im SCE	18
Erstes SCE-Schiff auf Sauerstoff-Suche	20
Sportboot Führerschein	22
Eine Aktie für den Aal.....	23
Ab in den Süden!	24
Vejrø neu entdeckt	32
Unter SCE-Stander in Monaco.....	40
Saison Rückblick einmal anders	44
Starboot Championship.....	46
Bändsel (JA)	51
In Eckernförde segeln die Olympiateilnehmer von Morgen.....	51
Die DGzRS, unsere Retter in Not.....	54
Veranstaltungen	58
Helfende Hände	59
Gestatten, wer ist eigentlich.....	60
Keine Flutkatastrophe für den SCE	64
Absegeln 2023	66
Lieschens Bordküche	68
Informelle Mitglieder Versammlung	70
Emmas Schnack	72
Wieso heißt das so?	73
Adressen:.....	74
Pinwand.....	76
Zu guter Letzt	78
Impressum.....	79

Vorwort

Lässt man die Zeit der Erstellung unseres Hafens außer Betracht, habe ich in den vielen Jahren meiner Mitgliedschaft noch nie so viel Bewegung im Club erlebt wie im ausgehenden Jahr. Wir haben eine novellierte moderne



Satzung, das Clubhaus ist umfassend renoviert, die Gastronomie ist mit einem neuen, erfahrenen Pächter völlig neu aufgestellt, im Clubhaus ist für SCE-Mitglieder ein eigener Clubraum geschaffen worden, die Neugestaltung des Hafens und seine Renovierung sind beschlossen, die Arbeiten haben begonnen, alles ist im Finanz- und Zeitplan. Wenn es so weiterläuft, haben wir im Jubiläumsjahr 2025 eine Wassersportanlage, die seines Gleichen in Deutschland sucht! Drücken wir alle die Daumen. Unser Club ist rechtlich ein Verein nach dem BGB. Aber unsere Altvororden haben mit Bedacht die Bezeichnung „Club“ in den Namen eingefügt. Damit soll für alle deutlich werden, dass hier Menschen als Mitglieder zusammenkommen, die in besonderer Weise für ihren Club und die in der Satzung bestimmten Ziele und Aufgaben eintreten und sich für deren Umsetzung verantwortlich fühlen. Ich bin nicht sicher, ob alle Mitglieder das verinnerlicht haben. Unser Erster Vorsitzender hat berichtet, die Hilfeleistung bei der jüngsten Sturmflut zur Sicherung der noch im Wasser befindlichen Boote sei fast ausschließlich von Mitgliedern gekommen, die vom Alter her nicht mehr clubdienstpflchtig sind: Das ist traurig!

Wenn mal etwas nicht nach den Vorstellungen eines oder einiger Mitglieder läuft, wird häufig sofort Beschwerde geführt, ohne dass Bemühungen stattgefunden haben, die Gründe dafür zu recherchieren. Das ist ein Verhalten, das mit dem Clubgeist nicht vereinbar ist. Der Vorstand arbeitet - und das wissen alle - rein ehrenamtlich. Das bedeutet für den geschäftsführenden Vorstand mindestens jeweils einen Halbtagsjob. Und ohne jedes Honorar! Etwas mehr Rücksichtnahme auf die zeitliche Belastung der Vorstandsmitglieder und ein wenig mehr Hochachtung vor deren enormem Einsatz für unseren Club und damit für uns alle, stände uns gut zu Gesicht.

Immer wieder werden vom Vorstand Leistungen erwartet, die das Mitglied auch ohne weiteres allein erledigen könnte. Frei nach J. F. Kennedy, dem ermordeten Präsidenten der USA: „Frage nicht, was dein Club für dich tun kann, sondern, was du für den Club tun kannst!“ Dieser - leicht abgewandelte - weltberühmte Satz gilt nach wie vor für viele Bereiche unseres gesellschaftlichen Lebens. Wenn wir uns alle ein wenig mehr danach richten würden, täte das unserer Clubgemeinschaft sehr gut. Nach meinem Verständnis ist ein Club eben mehr als nur ein Verein. Ich bin schon stolz darauf, über 50 Jahre Mitglied im SCE zu sein, und mich immer noch - und gerade jetzt - sehr wohl dabei zu fühlen. Sorgen wir gemeinsam - gerade auch im täglichen Miteinander - für eine gute Zukunft unseres Clubs, unseres SCE!
Ich wünsche Ihnen allen eine gute Zeit!

Klaus Buß, Kommodore



Foto: Birgit Hallstein

Informationen aus dem Vorstand

Auf einer außerordentlichen Versammlung (Februar) und einer ordentlichen Generalversammlung (Mai) bekommt der Vorstand „grünes Licht“ für die Umsetzung sehr großer Projekte, die den Club zukunftssicher machen. Für beide Projekte stimmen auf den Versammlungen jeweils knapp über 80% der anwesenden Mitglieder.

Die Umsetzung der Bautätigkeiten wird unmittelbar in Angriff genommen. Die Planung und Leitung des Clubhausumbaus hat unser Clubmitglied Jens Lassen übernommen, für die Hafensanierung haben wir die Waterkant Ingenieure verpflichtet. Mittlerweile können wir feststellen, dass wir eine sehr gute Wahl getroffen haben, es läuft. Zum aktuellen Stand sei auf weitere Artikel in diesem Verklicker verwiesen.

Erstmalig mussten wir für die monetäre Realisierung der Projekte eine Fremdfinanzierung in Anspruch nehmen. Der Abschluss des Darlehensvertrages ist uns so gerade noch vor steigenden Zinsen gelungen. Die Kalkulation ist kaufmännisch vorsichtig solide erfolgt, so dass der Kredit spätestens in 10 Jahren komplett getilgt sein sollte. Dabei haben wir das Ziel ausgegeben, den Kapitaldienst ohne Umlagen zu erwirtschaften.

Neben diesen Großprojekten gab und gibt es jede Menge kleinere Projekte. So hat sich zum Beispiel der „Willem“ dieses Jahr eine Pause gegönnt. Ralph und Marc bemühen sich emsig um die Instandsetzung.

Der Wassereinbruch aus dem April hat etwas „angestrengt“. Mittlerweile sind aber alle Rechnungen beglichen und alle Forderungen erfüllt. Der Club hat letztendlich auch keinen finanziellen Schaden erlitten.

Segelsportlich ist das Jahr 2023 von einigen Highlights beleuchtet. Es war eine große Freude, gerade nach coronabedingten Abstinenzen gleich mehrere Großveranstaltungen (Eichhörnchen, ILCA) ausrichten zu können, bei denen es so richtig bunt und quirlig am Hafen zugeht. Dabei ließ uns auch der Wettergott nicht im Regen stehen. Mit dem Festivalorchester des SHMF konnten wir richtig segeln, das gefiel und bekam (fast) allen sehr gut.

Für das Team Hafenmeister konnten wir Rüdiger Henschel, quasi aus den eigenen Reihen, gewinnen. Der Umzug des Büros hat reibungslos geklappt, und nachdem wir das Ganze vor der Sturmflut noch einmal aus und danach wieder eingeräumt haben, hat Claudia gleich die Gelegenheit genutzt, Ordnung zu schaffen.

Auf der „Informellen“ haben wir Prototypen der Schließanlage und der Liegeplatzkennzeichnung mit Lampen vorgestellt. Wir arbeiten jetzt an der jeweiligen Umsetzungsreife.

Ein kurzer Blick in die Kasse, der detaillierte Bericht kommt dann natürlich zur nächsten Generalversammlung, bestätigt den auf der GV im Mai 2023 vorgestellten und von den Mitgliedern genehmigten Haushaltsplan. Soll heißen: Alles im Lot.

Mit Spannung schauen wir nun gemeinsam auf die kommende Saison.

Tom Strenge, 2. Vorsitzender



Foto: Ehrhard Rost

Hafen und Anlagen



Viel brauchbares Material von den Stegen wird sortiert

Auch in diesem Jahr wurde im Rahmen des Clubdienstes viel geschafft. Neben den üblichen Arbeiten für das Einwintern des Clubgeländes mussten dieses Mal die Stege vollständig abgebaut werden, also zusätzlich zu den Rettungsringen, Feuerlöschern und Wasserschläuchen auch noch die Stromsäulen und die WLAN Masten. Dank tatkräftigem Einsatz der fast immer gleichen Verdächtigen erfolgte

der Abbau so rechtzeitig vor der großen Flutwelle, dass es keinerlei Wasserschäden gab und das Innenleben der Stromsäulen weiterverwendet werden kann. In Gemeinschaftsarbeit wurden die Stromsäulen später noch von den restlichen Kabeln befreit und für den erneuten Aufbau vorbereitet.

Nachdem die Flut auch unsere WC-San Container aufschwimmen ließ und verdriftete, erfolgte die Einwinterung und Sicherung gegen Diebstahl nach dem Zurückpositionieren.

Beim Aufräumen und Grasmähen auf dem Clubgelände fanden wir viel Müll und Altmetall. Dieses wurde, wie auch die alten Kupferkabel, entsorgt. Der Erlös betrug bisher über 500€. Die neue Fäkalienabsaugung ist nun betriebsbereit.



brauchbares Innenleben wird ausgebaut

Am Mastenkran befindet sich jetzt eine neue Winde. Diese hat jetzt eine Fettfüllung anstatt Öl und soll nach Aussage des Herstellers nicht mehr so empfindlich sein. Eine Ersatzwinde befindet sich ab 03/24 in Halle 1. Nach dem Hochwasser wurden die Pumpen und Schieber des Abwassersystems gewartet. Die Hochwasserschutzbalken werden noch erneuert. Die sonstigen Schäden des Hochwassers hielten sich in Grenzen und sind schon fast alle beseitigt.

Danke an alle Club Dienstleister bei mir, es hat Spaß gemacht mit euch.

Euer Holger Reimers, Obmann Hafen & Anlagen

70. Seglerball

1952 - 2024

Samstag, den

10.02.2024

Stadthalle Eckernförde

Einlass ab 19:00 Uhr - Beginn 20:00 Uhr

Eintritt 30,- Euro

Abendgarderobe erwünscht



Heimathafen

Es spielt



Kartenverkauf ab

1. November

Mo-Fr: 11 - 17 Uhr

Sa: 10 - 13 Uhr bei:

Hugos Laden
& Rezeption

Armin Heldt

St.-Nicolai-Straße 3

04351 / 769 22 33

Fotograf: Nico Hinrichs
ROCKSTEIN
FOTOGRAFIE

© ostseedesign.de
Werbung und Textile 04351 - 470 390



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 Bootspolster (warm, trocken)

Reffsysteme, Deck- und Masthardware, Tauwerk- und Takelarbeiten

Segelbezüge aller Art

silwy Produkte

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

**Besuchen
Sie mich auf
der boot!**

Tisch »Kappeln«



Thomas Becker



— 21 JAHRE —
b'segeln



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



20-28 Jan 2024

boot.de boot.com



Halle 10
Stand F18

Clubhausumbau

Hiermit versuche ich einen kurzen Überblick zum Umbau unseres Clubhauses zu geben.

Nachdem unser Clubhaus in die Jahre gekommen war, und für einen neuen Pächter zu viele Voraussetzungen fehlten, wurde nach langer Planungszeit und Vorstellung des Ergebnisses auf der außerordentlichen Generalversammlung am 23.02.2023, durch die Versammlung der Auftrag erteilt, das Clubhaus entsprechend dem vorgeschlagenen Entwurf umzubauen mit der Folge:

Umzug des Büros in den vormals Schulungsraum im Untergeschoss (UG) und Schaffung der dafür dort notwendigen Voraussetzungen. Abbruch der Wände im jetzigen Büro und Ha-



kaum vorstellbar, dass es zur Eröffnung fertig wird

fenmeisterloge und Umbau des dann entstehenden Raumes zu einem Multifunktionsraum (Clubraum) für Treffen der Clubmitglieder, Schulungen und kleine Veranstaltungen.

Welch Schwierigkeiten sich dabei auftaten, kann jeder nachvollziehen, der selbst ein Eigenheim hat. Da unser Gebäude noch aus den 70er Jahren herrührte, waren Knackpunkte im Bauantrag vorprogrammiert, die neben vielen anderen auf zwei Wesentliche abhoben:

1. Der Brandschutz muss völlig neu bewertet werden,
2. Gem Landesbauordnung §50 ist eine barrierefreie Nutzung zu ermöglichen.

So ist der Brandschutz abhängig von der Fläche, Anzahl der gleichzeitigen Besucher und den vorhandenen Materialien, der uns in allen drei Punkten im Grenzbereich operieren ließ. Nach alten Unterlagen hätte die Decke vor Feuer geschützt werden müssen. Es stellte sich jedoch nach langer Planung heraus, dass die Schalung dicker eingebaut wurde und damit der Brandschutz durch die zu erwartende Abbrandzeit gewährleistet ist.

WCs und Gastraum hätten aufgrund der Überschreitung der zulässigen Flächen in 2 Brandabschnitte mit hohen Kosten getrennt werden müssen. Wir versuchen eine Ausnahme zu erwirken, da wir die Brandlast im WC nicht praxisgerecht berücksichtigt fanden.

Zu berücksichtigen im Bauantrag war auch eine Abweichung vom §50 (Barrierefreiheit), da ein barrierefreier Aufzug mit der erforderlichen,



Hauptsache, da blickt noch einer durch

geschlossenen Kabine zunächst nicht umsetzbar war und einen enormen Aufwand darstellt.

Obwohl die Baugenehmigung also nicht sicher in Aussicht stand, begann der Umbau mit unkritischen Abbruch- und Räumarbeiten im März 2023 und im Folgemonat die Abbrucharbeiten der Dacheindeckung. Etliche Schwierigkeiten ergaben sich dadurch, dass nachträgliche Gebäudeanpassungen nicht dokumentiert waren, bzw. nicht dem heutigen Sicherheitsstandard entsprachen. Ob die Glasfelder der bisherigen doppelflügigen Tür zum Restaurant aus Sicherheitsglas bestand, ließ sich nur destruktiv feststellen.

Durch die halbfertigen Abbrucharbeiten im Dachbereich und bedingt durch schweren Regenguss kam es über die

Ostertage zu einem Wassereinbruch, der das Obergeschoss komplett durchnässte und bis ins Untergeschoss erhebliche Wasserschäden verursachte. Auch wenn die Trocknungsmaßnahmen sehr schnell eingeleitet wurden, die Trocknung des schwimmenden Estrichs stellte dabei die größte Herausforderung dar, bedeutete dies zunächst mehrere Wochen Stillstand auf der Baustelle.

Aus Kostengründen war geplant, die Fliesen im Foyer zu spachteln und mit einem Designbodenbelag aus strapazierfähigem Vinyl zu versehen. Jedoch stellte sich heraus, dass der vorhandene Estrich mangelhaft war und ausgebaut werden musste. Dies zog sich, durch Kabelkanäle im Fußboden bedingt, bis in den zukünftigen Clubraum, so dass auch dort der

komplette Ausbau des alten Estrichs unvermeidlich wurde. Positiver Nebeneffekt: Die jetzt mögliche Fußbodenheizung in den neuen Estrichbereichen ist energiesparender und machte die alten Rippenheizkörper überflüssig.

Eine weitere Überraschung ereilte uns durch die Elektroinstallation, die



Die alten Heizkörper sind raus, dafür eine neue Fußbodenheizung

überall mit zur geringem Kabelquerschnitt und ohne beschreibende Dokumentation existierte. Dies machte eine Neuinstallation mit abgehängter

Decke mit rund 600 m Kabel erforderlich. Diese sollte wegen der Lüftungsflügel der Oberlichter nicht so weit auftragen, schallabsorbierend sein und auch noch gut aussehen. Nach viel Hin- und Her kam es zur jetzt sichtbaren Lösung. Nach diversen Bemusterungen für Bodenbelag, Farben und Leuchten entschied sich der Vorstand in Übereinkunft mit dem Pächter sehr schnell und konstruktiv für die aktuelle Lösungen. Es sei erwähnt, dass die gesamte Gestaltung des Gastraumes die Handschrift unseres neuen Pächters Dirk Lettmann trägt.

Trotz all der oben beschriebenen Nackenschläge hat die Gastronomie am 16. Juni eröffnen können.

Viel Geld konnte durch den kräftigen Einsatz unseres Vorstandes mit einigen Helfern beim Umzug und Entrümpeln bis hin zur Einrichtung des Clubraums eingespart werden. Mir ist es eine Freude, mit einer so agilen und entscheidungsfreudigen Bauherrenschaft zu arbeiten.

Am 05. September 2023 erfolgte dann die endgültige Baugenehmigung ohne weitere Auflagen. Damit kann der Bau des Liftes, der Terrassen und des Wintergartens durchgeplant und angeschoben werden. Das Büro unseres Clubkameraden Klaus Reichenberger hat die statische Berechnung fertiggestellt. Wir haben diverse Angebote abgefragt und erwarten diese in Kürze. Zur nächsten Saison soll der Umbau abgeschlossen sein. Herzlich grüßt Jens Lassen

Fotos: Udo Hallstein

Ansegeln 2023

Für das diesjährige Ansegeln am 6. Mai hatten wir uns eigentlich schönes Wetter erhofft, doch dem war nicht so, der Wettergott spielte nicht mit. Regen und Kälte zwangen die Segler und Gäste, sich in der Halle zu versammeln, aber das trübte die Stimmung nicht. Auch der maritime Flohmarkt, reichlich bestückt, fand drinnen statt und viele Teile wechselten den Besitzer.



Clubstanderhissen durch Sven



Begrüßende Worte durch den Kommandore

Der Koch der Hafenvirtschaft gab seinen Einstand und bewies sein Talent an drei Grills gleichzeitig, ein leckeres Salatbuffet rundete das kulinarische Angebot ab. Ein Getränkewagen, der auch in der Halle platziert wurde, versorgte uns mit köstlichen Weinen, Bier usw. Die Veranstaltung war gut besucht, und trotz des Regens versammelten sich die Segler am Flaggenmast, wo Werner Trapp und Klaus Buß eine kurze Ansprache hielten, um die Bedeutung der Veranstaltung zu betonen. Schließlich wagten sich trotz des schlechten Wetters einige Boote aufs Wasser und segelten tapfer.

Zum Ansegeln 2024 wird der Hafen fertig sein, das Wetter wird blendend und wir können gemeinsam in die neue Saison starten!

Ein großer Dank geht an alle Helferinnen und Helfer, die beim Aufbau, beim Dekorieren, beim Abwaschen und beim Aufräumen geholfen haben!



warten auf die Abnehmer



Küchenteam Paolo und Jan am Grill kümmern sich um den gelungenen kulinarischen Anteil am Nachmittag

von Silke und Eike



Spontane Partys sind immer die besten ...

"Reich mir mal die Vorleinen" sind meist die ersten Worte, wenn man einem Ankömmling beim Festmachen in der Box hilft. Eine Geste, die leider nicht mehr überall selbstverständlich ist, aber im SCE noch gut funktioniert. Nach kurzem verbalem Austausch über woher und wie lange, wird es dann doch ein längeres Gespräch, das mit einem Prosecco und einem Einlaufbier ergänzt wird, während man es sich auf der Stegkante gemütlich macht. Es dauert nicht lange, bis sich auch weitere Stegnachbarn dazugesellen, und da jeder etwas mitbringt, kommt



die Versorgung und das leibliche Wohl nicht zu kurz. Man spricht über die angelaufenen Häfen, welche Mängel nach dem Winterlager festgestellt wurden und wie schön es ist, sich einfach mal auf dem Steg zusammensetzen – die Stegparty ist in vollem Gange. Kann Vereinsleben schöner sein?
von Udo Hallstein



Fotos: Ute Tödter/ Udo Hallstein



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

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

HanseNautic
Carlshöhe 75
24340 Eckernförde

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

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

Kunstaustellung im SCE



Den Rumpf in die Präsentation mit integriert

Wo im Winter Schiffe dicht an dicht stehen, bleibt im Sommer durchaus Platz für eine Ausstellung. So in diesem Sommer, als vom 22. Juni bis 23. Juli 2023 der „Verein Natur und Kultur Carlshöhe“ (Naku) seine diesjährige Sommerausstellung auf insgesamt 80 Stellwänden mit 190 Exponaten in der Halle 3 präsentierte. Zu sehen gab es Gemälde, Skulpturen, Fotografien, Illustrationen und Installationskunst, die selbstverständlich auch käuflich erworben werden konnten.

Immer von donnerstags bis sonntags, 13 bis 19 Uhr konnte die Ausstellung der 37 Künstler besucht werden, um sich von der Schaffenskraft der Künstler zu überzeugen. Spannend kontrastierten die Objekte mit dem eher nüchternen Ambiente von abgestellten Segelyachten, was bis Anfang Juli fast 500 Besucher – nicht nur aus dem SCE – den Weg in Halle 3 finden und sogar 18 Werke den Besitzer wechseln ließ.



Die Seekarte als Motivhintergrund



Als würde die Yacht im Hintergrund mit zur Ausstellung gehören

ostseedesign

werbetechnik

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

textilveredelung

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

drucksachen

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



Kleidung vereint!

Rosseer Weg 22a • 24340 Eckernförde • Tel.: 04351 - 470 590



Text & Fotos: Udo Hallstein

Erstes SCE-Schiff auf Sauerstoff-Suche

Segler können der Ozeanforschung helfen und wertvolle Messdaten sammeln. Was Boris Herrmann und andere Regattasegler auf Wettfahrten rund um den Globus vormachen, gibt es jetzt auch auf der westlichen Ostsee. Eine Initiative des GEOMAR Helmholtz Zentrum für Ozeanforschung Kiel (GEOMAR) und des Trans-Ocean Verein zur Förderung des Hochseesegelns e.V. (Trans-Ocean) zielt darauf ab, interessierte Crews für das Pilotprojekt „Citizen Science: Sailing for Oxygen“ in der Kieler Bucht zu gewinnen. Es geht darum, die Meere besser zu verstehen und Antworten auf zwei zentrale Fragen der Meeresforschung zu finden:

- Wie viel Sauerstoff enthält die Ostsee in verschiedenen Wassertiefen?
- Wie verändern sich die Konzentrationen dieses lebenswichtigen Gases im Laufe eines Sommers?

Dieses Angebot richtet sich an alle Seglerinnen und Segler in der Region. Unser SCE-Clubkamerad Rolf Menzinger war einer der Ersten, der in der Saison 2023 eine Messsonde samt Hochseeangel ausgeliehen und auf einem Törn von Kiel nach Eckernförde getestet hat. Bei vier bis fünf Windstärken musste die Crew der „Zero“ beidrehen, um die Sonde zum Grund abzulassen. „Das war schon ein bisschen schaukelig, und die Sonde ging zunächst etwas schräg runter ins Wasser“, so Menzinger. Zwei Messungen hat die Crew gemacht. Die Datenübertragung aufs Handy lief gut, während bei Übertragung der Daten ans GEOMAR noch etwas nachgeholfen werden musste. „Aber dafür ist eine Testphase ja auch gut und wichtig, um herauszufinden, wie das Handling im Echtbetrieb ist.“

„2023 waren es zunächst zwei Sonden, für die Saison 2024 sind zehn Sonden geplant“, berichtet Karen Bierstedt von Trans Ocean. Die Resonanz zum Pilotprojekt sei gut. 35 Schiffe seien seit Start des Projekts im Juni 2023 beim Fly-By des Ocean Race in Kiel bislang registriert. Das Projekt werde jetzt weiterentwickelt. Auch werde man das Netzwerk der Stützpunkte für die Sonden weiter ausbauen.

Die teilnehmenden Crews leihen in ausgewählten Häfen eine Sonde aus, die Sauerstoff, Salzgehalt, Temperatur und Tiefe der Messung erfasst.

Bei aufgestoppter Fahrt oder beiliegend wird die Sonde an der ebenfalls im Set enthaltenen Hochsee-Angelrute bis zum Grund hinabgelassen und kurz darauf wieder aufgeholt. Auf dem Weg nach unten misst die Sonde kontinuierlich die Daten. Eine Messung dauert so nur wenige Minuten. Wieder an Bord geholt werden die gemessenen Daten per Bluetooth ausgelesen und zusammen mit dem Standort über ein Mobiltelefon direkt an das GEOMAR verschickt. Dort sind sie sofort im Daten-Portal BELUGA online sichtbar. Nach einer Qualitätskontrolle stehen die Tiefenprofile für



Man braucht nur die Messsonde und die dazugehörige Angel

Forschende weltweit zur Verfügung. Auch Mitarbeitende des GEOMAR werden sie nutzen, um Zufuhr und Verlust von Sauerstoff abzuschätzen und Risiken für Fische und andere Lebewesen zu erkennen. Dies sind wichtige Informationen, die beispielsweise für das Fischereimanagement in der Ostsee sehr relevant sind.

Aktuelle Informationen und Möglichkeit zur Registrierung unter www.sail4oxygen.org

Karin Fehlau/ Hinnerk Weiler



Sportboot Führerschein

Wie auch in den vergangenen fünf Jahren wurde 2023 wieder ein SBF-See-Lehrgang durchgeführt. Der theoretische Teil des Lehrgangs startete

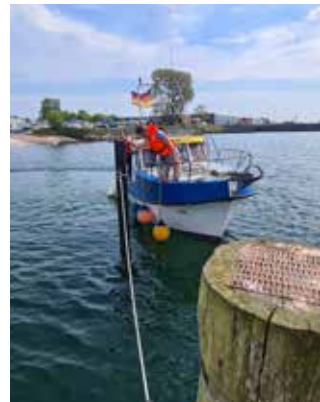


Am Anfang stand die Theorie....

am 09. Februar mit 15 Teilnehmern. Der Unterricht wurde mit ca. 30 Theorie-Stunden in den Klassenräumen des BBZ Eckernförde durch unser Clubmitglied Luds Müller Thomsen durchgeführt. Dieses Konzept der Ausbildung hat sich seit Jahren bestens bewährt.

Im Anschluss erfolgte der zweite Teil der Ausbildung mit den Fahrstunden auf dem Motorboot Willem.

Aufgrund eines technischen Defektes auf dem Willem, konnte der praktische Teil erst 14 Tage später als geplant Mitte April beginnen. In vierwöchiger Praxis mit ca. 30 Fahrstunden wurden die Teilnehmer*innen intensiv auf die Prüfung vorbereitet. In jeder Fahrstunde wurden möglichst alle prüfungsrelevanten Manöver durchgeführt. Das beinhaltete das An- und Ablegen, das Längsseitsgehen an der Pier, das Wenden auf engem Raum, das Aufstoppen, das Steuern nach Kompass sowie das klassische MOB- bzw. POB-Manöver. Am Sonntag, dem 14. Mai fanden bei bestem Wetter die theoretische und praktische Prüfung im SCE statt. Alle acht angemeldeten Teilnehmer*innen des Lehrganges haben die Prüfung mit Bravour bestanden.



...danach erfolgte die Praxis

Auch in diesem Jahr hat uns allen der SBF-See-Kurs viel Freude und Spaß gemacht. Alle Teilnehmer*innen waren sehr motiviert und mit großem Interesse dabei. Insbesondere möchte ich mich für das Engagement von Luds bedanken.

Detlev HARKEN, Obmann für Schulungen und Prüfungen

Eine Aktie für den Aal

Was wäre die Aalregatta ohne Aal? Tatsächlich hat man sich unter den Organisatoren Gedanken darüber gemacht, ob die Übergabe des namensgebenden Aals beim Zieleinauf in Eckernförde an die Teilnehmenden noch zeitgemäß ist.



Ein Zeichen setzen für den Aal will der Segelclub Eckernförde, der sich beim Aussetzen der Glasaale mit einer 500 Euro Aal-Aktie, nur eine Woche vor Aalregattastart, beteiligte. „Ihr seid der erste Verein, der sich aktiv beteiligt“, freute sich Peter Harry Carstensen, ehemaliger schleswig-holsteinischer Ministerpräsident und Schirmherr der „Aalutsetten-Initiative“, die rund 80.000 Glasaale als Gemeinschaftsaktion deutscher und dänischer Fischer im dänischen Kollund auswilderte. Seit 2010 findet das regelmäßige "Aalutsetten" unter anderem auch in der Schlei statt, um eine gleichmäßige Population der Fische zu gewährleisten. Unser Vorsitzender Werner Trapp zeigte sich sofort von der Aktion angetan, die zu 60% über öffentliche Mittel und zu 40% über Spenden finanziert wird. „Jahrelang haben wir den Aal als Element der Aalregatta benutzt und damit geworben, so können wir zumindest etwas für den Fortbestand des Aales tun“, begründete Trapp, der durch einen Zeitungsartikel und Gespräche mit Lorenz Marckwardt, Vorsitzender des Landesfischereiverbandes, auf die Aktion aufmerksam wurde. Weltweit sind über die Jahre die Bestände zurückgegangen, jedoch sorgen geeignete Maßnahmen dafür, dass der Bestand sich langsam erholt. Dass die Fischerei nur rund 3% des Gefährdungspotentials ausmacht, sei dabei nur am Rande erwähnt. Den Hauptanteil stellen natürliche Feinde wie der Kormoran und Parasiten sowie Wasserkraftanlagen und andere künstliche Hindernisse in Fließgewässern. Den ersten Schritt hat jedenfalls der SCE gemacht, bleibt zu hoffen, dass andere Vereine folgen. Weitere Informationen: www.aalaktie.de

von Udo Hallstein

Ab in den Süden!

Beagles dritte Nordatlantikrunde, Juni 22 – Juli 23, Teil 1
von Alice und Uli Zenneck

Im Herbst 2021 packte uns richtiges Reisefieber. Wir träumten vom tiefentspannten Passatsegeln unter einer Milchstraße quer über den Nachthimmel mit dem Kreuz des Südens knapp über dem Horizont und entwickelten große Lust darauf, noch einmal eine Nordatlantikrunde mit unserem Segelboot BEAGLE für 2022/23 zu planen. Da waren doch noch einige interessante Archipele auf dem Atlantik, die wir noch nicht besucht hatten! Dazu kann die neue Idee, während der Reise einen Beitrag zur Klärung eines der aktuellen Probleme der Weltmeere zu leisten, der Verbreitung von Mikroplastik. Wir erfuhren, dass Wissenschaftler des GEOMAR Helmholtz Zentrums für Ozeanforschung in Kiel offen für eine Zusammenarbeit mit Laien waren. Uli fragte nach und fand die Unterstützung von Dr. Tanhua für das Projekt. Darüber soll berichtet werden, wenn die Analyseergebnisse vorliegen, die momentan im Helmholtz Zentrum HEREON in Geesthacht durchgeführt werden.

Von der Ostsee nach Lanzarote (93 Tage, 2592 nm)

Am 5.6.22 ging es bei schönem Wetter und günstigem Wind los Richtung Kiel durch Pfingstregattafelder zum NOK. Es folgte eine entspannte Küstenreise durch die Nordsee und den Englischen Kanal zur Bretagne und von dort am 10.7. über eine erstaunlich friedliche Biskaya Richtung Spanien. Der Mond begleitete unsere Nächte, die wir uns in einem festen Wachrhythmus teilen. Wir wechseln alle 3 Stunden, Uli beginnt um



Kontraste.auf dem Schifffahrtsweg

20 Uhr. Unsere Etmale lagen um die 100 Meilen und nach 3 Tagen kamen Spaniens Berge in Sicht. Vor der Küste lagen aber noch 25 nm pottendicker Nebel, dank Radar und AIS gut machbar. Die 349 nm nach A Coruña waren nach 80 h Fahrzeit bewältigt. Die Stadt war voller Leben und es war

richtig warm! In der Nacht dann Gewitter mit schweren Sturmböen auf das Heck. Die Festmacher hielten.



Rauschefahrt auf der Nordsee

Das Kap Finisterre ist für häufigen Starkwind und oft üblen Seegang berüchtigt und dann waren dort auch noch Orcas aktiv. Einem Segelboot wurde wenige Tage nach unserer Passage das Ruder abgebissen. Unsere BEAGLE ist aber aus Stahl und wir fühlten uns nicht be-

droht. Der für die Fahrt angekündigte Nordwind erreichte gegen Abend 20 – 30 kn und BEAGLE rauschte mit gerefften Segeln durch die Nacht. Unser Windpilot beherrscht das perfekt, je mehr Wind, desto stabiler der Kurs! Chaotische Wellen schüttelten uns aber heftig durch. Da hieß es gut festgehalten! Dann ein Funkanruf vom Kontrollzentrum Finisterre, ob bei uns alles OK sei. Es hatte einen Notruf im Seegebiet gegeben, der nicht zugeordnet werden konnte. Wir waren es nicht und bekamen gute Wünsche für die ruppige Nacht auf den Weg. Schwachwind und der berühmte Portugal-Passat, ein deftiger N-NW-Wind, wechselten sich anschließend bei unserer Reise entlang der Westküste der Iberischen Halbinsel ab. Wir waren im Langfahrtmodus unserer Reise angekommen.

Lagos an der Algarve ist ein ideales Absprungbrett für Segler Richtung Süden und so trafen wir dort viele deutsche Yachten, dabei mehrere mit einem TO-Stander von Trans Ocean Verein, den wir neben dem SCE-Eichhörnchen auch führen. Und dann sitzt man bald vergnügt beieinander und tauscht sich aus. Richtung Madeira mussten wir das Kap Sao Vicente relativ nah passieren. Für etwa 30 Stunden hatten wir sportliche 24 – 33 kn Wind und sehr groben Seegang aus wechselnden Richtungen, bei dem zum ersten Mal unser gut geschütztes Cockpit geflutet wurde. Alice wurde am Ruder nass bis auf die Unterwäsche, trotz Ölzeug! Danach wurde es ruhiger, so dass wir das Segeln richtig genießen konnten. Eine große Gruppe Orcas passierte uns ganz nah am Schiff. Die Tiere waren aber so rasch vorbei, dass wir nicht einmal ein Foto bekamen. Der nächste Höhepunkt war eine schöne Goldmakrele an der Angel. Dieser

Fisch ist ein Hochgenuss! Die Nächte waren phantastisch mit dem vollen Sternbild des Skorpions im Süden und einer brillanten Milchstraße über uns. Genau dafür waren wir in den Süden gestartet! In Porto Santo fanden wir eine wunderschöne Ankerbucht nach 475 nm, die 30 nm nach Madeira waren danach ein gemütlicher Tagestörn.

Arrecife auf Lanzarote war unser nächstes Ziel. Wind aus N – NO mit 10 – 18 kn war für die Strecke vorhergesagt. Bedauerlicherweise erlebten wir dabei einen Dauerregen von über 30 Stunden nahe den trockensten Inseln der Kanaren. In Arrecife bekamen wir einen Liegeplatz, durften aber nicht länger bleiben. Man bot uns alternativ einen Platz im 12 nm entfernten Puerto Calero an. Unser Plan eines Heimflugs für ein paar

Wochen war damit gerettet, der Flug wurde organisiert, etwas vor Ort gechillt und dann nach Puerto Calero verholt.

Nach dem Heimaturlaub wollten wir BEAGLE für die Ozeanpassage fit machen. Unter dem Travellift hängend bewegte sich das Schiff plötzlich mit einem Ruck. Der Gurt am Achterschiff war verrutscht und hing nun auf der Propellerwelle. Der Kranmeister fierte BEAGLE bis sie wieder schwamm, zog den Gurt zurück in die korrekte Lage und sicherte ihn besser. Bei den Arbeiten testeten wir den Lauf der Propellerwelle ausgiebig mit positivem Ergebnis und das bewahrheitete sich auch später noch. BEAGLE ist wohl äußerst robust und das Glück war auch auf unserer Seite. Frisches Antifouling wurde aufgetragen, das Motoröl gewechselt und der Gasvorrat aufgefüllt. Vorräte für gut zehn Tage Reisezeit mussten gekauft und verstaut werden. Als wir startklar waren gab es eine Wettervorhersage mit NO-Passat mit 10 – 20 kn auf der ganzen Strecke bis zu den Kapverden. Optimal!

Atlantiküberquerung von Lanzarote, Kanaren nach Barbados und Saint Lucia, Karibik mit Zwischenaufenthalt auf den Kapverdischen Inseln (54 Tage, 3240 nm).



Ooops- Krangurt auf die Welle verrutscht.

Am 31.10. starteten wir. Nachdem wir Fuerteventura passiert hatten, riggten wir unsere beiden Passatbäume, die unsere Vorsegel stabil im Wind halten und das war perfekt! Für unsere Verhältnisse waren wir mit 5 kn flott unterwegs und der Windpilot konnte den Kurs Südwest perfekt halten. Dabei war es warm am Tag und die Nachwachen waren bei 23 °C gut auszuhalten. Wir waren entspannt und in den Nächten war es traumhaft, wie das Boot ohne einen Fingerschlag von uns seinen Weg über den Ozean fand. Von Zeit zu Zeit gab es Wellen in Übergröße, die uns kräftig durchschüttelten. Das gehört dazu! Manchmal hörten wir nachts merkwürdige Schwirrgeräusche an Deck. Ein Fliegender Fisch hatte eine Bruchlandung gemacht! Größere Fische fanden wir erfreulicherweise an der Angel. Anfangs schöne Goldmakrelen und am 7. Reisetag einen Bonito – eine Thunfischart. Wir hatten damit reichlich leckeren Fische auf unseren Speiseplan.



Ein fangfrischer Bonito



Geruhsamens Segeln unter Passatsegel

Dann fiel uns auf, dass das elektrische Bordnetz mit 12,4 V viel zu niedrig lag. Bei der stetigen Backstagsbrise lieferte der Windgenerator nur wenig Strom und die Photovoltaik zeigte nur schwache Ladeströme. Also unnötige Verbraucher wegnehmen, als neues Reiseziel die Stadt Mindelo auf Sao Vicente ansteuern und nicht die ursprünglich geplante Badeinsel Sal. In

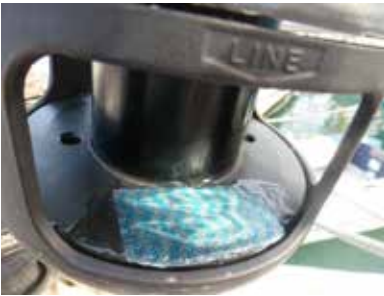
Mindelo gab es keinen Platz in der Marina weil dort die jährliche ARC-Ralley+ mit über 90 Booten erwartet wurde, das Ankerfeld ist aber groß. Viel Wind am Ort mit täglichen Spitzen von über 30 kn löste erst einmal das Elektrizitätsproblem, der Kühlschrank konnte bei täglich 30 °C durchgehend laufen. Die Stadt Mindelo erwies sich als quirlig, aus unserem



Abends im Ankerfeld von Mindelo

Blickwinkel chaotisch und roch fast überall höchst intensiv. Wir waren in Afrika angekommen und planten über ein Wochenende zu bleiben, um ein paar Dinge zu erledigen. Am 15.11. gingen wir Anker auf Richtung São Nicolao, um die Kapverden zu erkunden. Bei starker Backstagsbrise setzten wir erst einmal die Fock allein,

doch die Rollanlage hakte und wir kehrten zum Ankerplatz zurück. Als wir die Trommel demontierten betrachteten wir fassungslos ein gebrochenes Plastikteil, welches das Reffseil halten sollte. Ein Harken-Furler ist keine Billiganlage! Natürlich war kein Ersatzteil verfügbar und der Import hätte Wochen gedauert. Also versuchte Uli sie zu flicken, bohrte Löcher, nähte mit Takelgarn zusammen und überschichtete mit Zweikomponentenkleber. Jetzt ist das Teil stabiler als zuvor!



Geflickte Vorsegel-Rollanlage

Da wir nach dem Start der ARC+-Schiffe in die Marina Mindelo einlaufen konnten, hatten wir mehr Zeit für diesen interessanten Ort. Wir waren in einer für uns völlig neuen Welt gelandet, die wir faszinierend fanden. Am Fischmarkt um die Ecke gab es zwar keine Kühlmöglichkeit und kein Frischwasser, doch fleißige Hände mit Fliegenklatschen hinderten die Fliegen daran, sich auf den Fischen längere Zeit niederzulassen und Wasser zum Reinigen der Fische wurde in der Bucht hinter dem Markt geschöpft. Gewöhnungsbedürftig!



Fischmarkt Mindelo

Schließlich bunkerten wir alles, was wir für die Überfahrt von geschätzt drei Wochen brauchten, natürlich mit Reserven. Obst und Gemüse wurden ausgiebig gewaschen (Kakerlaken) und sicher verstaut. Am 30.11. ging es direkt mit Passatbesegelung los. Der straffe NO-Passat war ein Gedicht, die Windfahne übernahm das Kommando und wir genossen das, bis eine Serie von Squalls einen Wetterwechsel ankündigten. Dabei hatten wir die Unterstützung von Jule Lürkens per Satellitenhandy



Großaugenthun fertig zum Filetieren

aus Groß Wittensee, die unsere GPS-Position stets im Blick hatte. Haltet euch südlich lautete ihr Tipp, um einem gegen alle Regeln in den NO-Passat eingegrätschten Tiefdruckgebiet auszuweichen. Das hat geklappt. Herzlichen Dank noch einmal Jule! BEAGLE lief danach wieder stabil vor dem Wind.

Dazu gab es einen prächtigen

Großaugenthunfisch, der ganz besonders lecker geschmeckt hat. Der Wind pendelte sich auf 12 bis 24 kn ein, aber der Seegang war durch das vorangegangene Tiefdruckwetter sehr chaotisch, so dass jede Aktivität an Bord volle Konzentration erforderte.

Trotz des kräftigen Windes rutschte unsere Bordspannung wieder ab, jetzt aber dramatisch! Eine der beiden Bordbatterien war defekt geworden, die zweite blieb aber intakt. Unsere Speicherkapazität war halbiert, das System funktionierte aber wieder. Die Zahl der morgens tot auf dem Deck liegenden Fliegenden Fische stieg von Tag zu Tag. Bald waren es 30, dann über hundert und nach der letzten Nacht vor Barbados waren es viele Hundert tote Tiere. Bei unseren Wachen in der Nacht



Zahllose tote Fliegende Fische am 20.12. an Deck

flogen sie uns im Minutentakt um die Ohren und wir beide steckten auch Treffer ein! Als wir die Fischchen ins Meer entsorgten, prügeln sich Thunfische um die Beute. Das Schiff roch danach wie ein alter Fischkutter und wir fanden kleine Fischkadaver noch Tage später etwa unter dem Boden der Ersatzkanister an Deck und in den Falten des aufgetuchten Großsegels.

Nach 21 Tagen und 2116 nm erreichten wir Barbados und hofften die defekte Batterie ersetzen zu können. Es gab aber nur viel zu kleine Autobatterien und eine Bestellung von außerhalb war kein Thema für die Händler in Bridgetown. Also zügig weiter nach Saint Lucia. Zu unserer Verwunderung landete kein einziger fliegender Fisch bei der Fahrt auf



unserem Deck. Das Phänomen war vorüber! Am 23.12. landeten wir in der Rodney Bay Marina von Saint Lucia und genossen als erstes eine heiße Dusche nach den Wochen auf See! Hier wollten wir erst einmal Weihnachten feiern und dann schauen was geht. Das Fest am 24.12.22

[Weihnachten bei 30°C ohne Baum aber mit Rum Punsch](#) verlief speziell. Bei durchgehend 30 °C in tropischer Umgebung wurde die winterlich geprägte Weihnachtserwartung unserer Erinnerung nicht erfüllt, der örtlich übliche Rum Punsch lockerte aber gut auf!

Der Schiffsausrüster im Hafen hatte schon am 26.12. geöffnet und passende Batterien auf Lager! Die schwachen Ladeströme der PV wurden noch einmal ins Visier genommen und dabei gab es eine Erleuchtung. Beim Wechsel des Reglers waren die Paneele versehentlich parallel geschaltet worden. Auf seriell umgestöpselt gab es die doppelte Stromausbeute!

Sylvester feierten wir in netter Gesellschaft einiger Nachbarcrews. So kamen wir gut ins Jahr 2023! Über die folgende Karibiktour und die Heimreise nach Europa werden wir in einem zweiten Teil berichten.

Fortsetzung folgt



**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 2024.*

Ihre Andrea Baasch

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

Vejrø neu entdeckt

Einige von euch kennen vielleicht Vejrø im Smålandsfahrwasser noch aus der Zeit vor 2005. Ich erinnere mich an einen sehr verfallenen Hafen, wo man mit dem Boot direkt am Grillplatz anlegen konnte, an ganz schlimmes braunes Trinkwasser, desolate Anlagen, ewig lange Stromkabel, einen kleinen zugewachsenen Friedhof, einen primitiven Laden mit Restaurant, eine Landebahn für kleine Flugzeuge und eine wirklich schrottreife „Fähre“.



Vejrø Fähre (2003)

Das klingt nicht so attraktiv, aber für mich war es damals ein Traum. Der Hafen hatte durch seinen leichten Verfall und die wunderschön verwilderte Natur rundherum einen besonderen Charme. Ich erinnere mich sehr gern daran zurück. In 2003 besuchten wir die Insel mit unserem noch sehr kleinen Erstgeborenen. Der Sommer war so heiß, dass wir hier sehr viel Zeit im Wasser verbrachten - Grillen, Baden, Wandern, weitab vom Festland. Irgendwie fühlte es sich für mich ein wenig an wie das „Anholt Feeling“ aus früheren Zeiten.



Aglaya und Joel direkt am Grillplatz auf Vejrø (2003)

Wir hatten die Insel komplett für uns entdeckt und verbrachten auch gleich in 2004 einige Tage hier. Für die Insel sprach meines Erachtens auch die relativ kurze Distanz, was das Ziel besonders mit Babys und Kleinkindern erreichbar macht. Einziger Malus, man muss zwei Verkehrswege im Langelandbelt kreuzen, ein Spießrutenlauf, der immer eine gewisse Heraus-

forderung darstellt. Diese Route ist ziemlich stark befahren und man hat eine große Chance, auf einen oder mehrere Frachter zu treffen. Viele haben ja heute schon AIS auf dem Plotter, was die Sache mittlerweile sehr vereinfacht. Hat man das gemeistert, kann man Omø noch einen Besuch abstatten oder man segelt gleich durch nach Vejrø.

In 2005 wurde der Hafen dann plötzlich geschlossen, Vejrø könne nicht mehr angelaufen werden. Wer etwas nachgeforscht hatte, erfuhr, dass die Insel verkauft und nun in privaten Händen war. Wir waren sicher, dass wir nie wieder die



Nicht nur auf dem Vejrø Friedhof gab es viel zu entdecken

Möglichkeit haben würden, diese Insel anzulaufen. Wer sich so eine Insel leistet, würde sicherlich keine Besucher empfangen wollen.

Was war passiert? Der dänische Fintech Pionier Kim Fournais hatte die Insel 2005 erworben, jedoch mitnichten, um sie rein privat zu nutzen (leisten könnte er sich das vermutlich). Sondern mit der Idee, sie in ein Modell für Nachhaltigkeit zu verwandeln, die besten und innovativsten grünen Technologien zu installieren und regenerative ökologische Landwirtschaft zu betreiben. Ein Refugium sollte geschaffen werden, für alle zugänglich und auf höchstem Niveau. Das war sein Ziel, sicherlich ein Novum in Dänemark.

Es begann damit, die Insel von insgesamt 100 Tonnen Müll zu befreien, Hinterlassenschaften der Zivilisation wie alte Autos, Fahrräder, Almetall, Waschmaschinen, Altöl und Chemikalien. Der Hafen wurde komplett saniert, Trinkwasser und Stromversorgung hergestellt und neue Gebäude gebaut. Es entstanden zwei große Gewächshäuser im englischen Stil, bestehende Gebäude wurden saniert und die biodynamische Landwirtschaft vorbereitet. Viele, viele Millionen Euro später (und ich rede hier nicht nur von 10 oder 20) ist Vejrø heute tatsächlich genau das geworden: ein Refugium angetrieben von innovativer nachhaltiger Energie-

versorgung, in Teilen renaturiert, mit einigen Feldern, kleinen Wäldern, Stränden, Unterküften, Gastronomie, Hafen und Landeplatz, zugänglich für jedermann.

Auf Anraten von Freunden hatten wir 2021 erstmals nach 17 Jahren die Insel wieder besucht und neu für uns entdeckt. Es begrüßte uns eine Hafenanlage aus allerfeinstem massivem Bongossi, außergewöhnlich schöne und saubere WCs und Waschräume, viele Grillplätze direkt am Hafenbecken, jeweils mit eigenem Grill und Feuerstelle, Grillkohle und Feuerholz. Es gab Strom, sauberes Trinkwasser, eine Waschmaschine,



Der Hafen von Vejrø (2023)

Tennisplatz, Spielplatz, Bouleplatz und einiges mehr. Nachdem man das, zugegeben wirklich sehr üppige, Hafengeld bezahlt hat, ist dann aber dies alles kostenlos nutzbar.

Leider sind die sehr hochwertigen und tollen Fahrräder nicht mehr ganz umsonst, da wohl leider solche Angebote von einigen Gästen nicht sehr respektvoll wahrgenommen werden.



Sehr wechselvolle Landschaft, hier der Strand im Insel-Nordwesten

Das gesamte Inselpersonal (wirklich eine Menge Leute) ist durchgehend sehr freundlich und nett. Laut dem Hafenmeister Finn sind alle recht froh, hier arbeiten zu dürfen. Finn lebt hier während des

Sommers auf seinem eigenen Motorboot, welches auch im Hafen liegen darf. Ich habe erfahren, dass der gesamte Inselbetrieb nach wie vor eines wirklich sehr bedeutenden jährlichen Zuschusses bedarf, also nicht als gewinnorientiertes Unternehmen betrieben wird. Wie ich finde, ein Glück für alle, die

die Möglichkeit haben, dort einmal ein paar Tage zu verbringen, in dem Bewusstsein, dass es bei diesem Projekt um mehr geht als um Gewinnmaximierung. Unter diesem Aspekt kann ich persönlich auch das hohe Hafengeld ertragen, nachhaltiges Leben ist einfach teurer.



Skipperly, Inselrestaurant und Konferenzräume

Was könnte jemanden bewegen, so viel Geld zu investieren für ein solches Projekt? In der Recherche zu diesem Beitrag bin ich auf das faszinierende dänische „Janteloven“ gestoßen, was möglicherweise ein Erklärungsansatz ist. Das Janteloven ist eine Art ungeschriebenes Gesetz, welches

besagt, dass man nicht besser sein sollte als andere und sich nicht hervorheben sollte. Ein Beispiel: sind alle Häuser eingeschossig, wird kein Däne dann ein zweigeschossiges Haus bauen. Eine Art kollektive Bescheidenheit, die darauf abzielt, die Gleichheit und Solidarität in der Gesellschaft zu fördern. Das bedeutet nicht, dass die Dänen sich nicht bemühen, erfolgreich zu sein und ihre Ziele zu erreichen, jedoch verlieren sie scheinbar nie das Bewusstsein dafür, dass sie Teil einer Gemeinschaft sind. Ich kann dieses Gemeinschaftsgefühl in Dänemark und die Bescheidenheit tatsächlich auch nachvollziehen, wenn ich an meine Eindrücke aus den vielen Urlauben in Dänemark denke.

Die Insel bietet ein erstklassiges Restaurant (Skipperly), in dem vor allem auf der Insel erzeugte Lebensmittel zubereitet werden. Es gibt Hotelzimmer, Gästehäuser, Tagungsräume, ein Hafen Café, zwei Schnellfähren nach Kragensæs (Targa 44) und eine Versorgungsfähre, Jagdmöglichkeiten, Landebahn, Helikopter-Landeplatz und natürlich jede Menge Natur und Strand rundherum. Die Insel wird auch gern genutzt für Hochzeiten (das konnten wir live erleben), Teambuilding, Konferenzen oder einfach „Hideaway“-Urlaub. Auf Wunsch lassen sich dort wohl auch Komplettpakete buchen mit Pick-up in Kragensæs.



Viele fleißige Helfer überall, dieser ist mit einem Kollegen zuständig für Boule-Bahn und Heliport

Ich kann jedem nur empfehlen, den Hafen einmal anzulaufen, besonders natürlich bei gutem Wetter. Die Insel tagsüber und die Abendstimmung am Hafen finde ich einmalig schön. Alle Einrichtungen auf der Insel sind vom Feinsten und in Top Zustand. Die Landschaft ist sehr abwechslungsreich, auch wenn die Luftaufnahme der Insel das nicht vermuten lässt finden sich Sümpfe, Wälder, Felder, Teiche, Schilfgürtel, Gras und Buschland.

Ein Tipp für alle, die den Hafen anlaufen möchten: Bei stärkeren Winden aus Ost oder Süd-Ost solltet ihr das rechte Hafenbecken bevorzugen, es kann im linken (südlichen)

Hafenbecken bei diesen Windrichtungen extrem ungemütlich werden. Das Hafen Café bietet Frühstück, kleine Mahlzeiten, frisch gezapftes Bier, einen Tischkicker und Wurfspiele. Dort gibt es auch einen kleinen Shop mit Basics wie Butter und Brotaufstrich sowie Inselprodukte wie Gemüse, Fleisch und Eier (auch das natürlich alles öko mit entsprechenden Preisen). Alles andere an Lebensmitteln sollte man von vornherein mitbringen, da es ansonsten auf der Insel keine



Vejrø aus der Vogelperspektive

Versorgungsmöglichkeiten gibt. Die sanitären Anlagen sind ein Traum, hier finden sich Außenspülen, WCs, Familienduschen, Wickeltische, Waschtische,

Waschmaschine und Trockner, ein großer Feuerholzstapel und Grillkohle. Den ganzen Tag dudelt hier drinnen ein Radio, wohl auch zur Unterhaltung der Reinigungskraft, die sich dort scheinbar den größten Teil des Tages aufhält und alles in Tipp-Top-Zustand hält.



Abendstimmung am Hafen

Der Strand grenzt übrigens unmittelbar an die Nordseite des Hafens und umschließt weite Teile der Insel. Einfach das Handtuch überwerfen und in einer Minute ist man im Wasser. Die vielen Grillplätze sind jeweils mit einer Bank, einer Feuerstelle und einem Grillrost versehen und

verteilen sich locker entlang des ganzen Hafens. Alle Einrichtungen auf der Insel sind sehr robust, so sind auch die Grillroste aus feinstem fingerdickem Edelstahl handgefertigt, ich erwähne das, da wir häufig in den Häfen Blechgrills vorfinden, die wenig einladend vor sich hin rosten. Die Grillplätze auf Vejvø werden scheinbar täglich am Morgen durch die Inselmitarbeiter wieder hergerichtet und ordentlich gerade ausgerichtet, bevor die lustigen Mähroboter einfallen und rundherum mähen. Ab Mit-



Gewächshäuser im englischen Stil

tag sitzen dann schon wieder die ersten Hafengäste am offenen Feuer.

Wer längsseits an der Pier anlegen mag, kann hier immer noch wie früher unmittelbar vor seinem Grillplatz liegen. Wer keine Lust hat, selbst zu grillen, kann sich auch zum Grill-Buffer drau-

ßen am Hafen Café einfinden, welches ab und zu bei gutem Wetter angeboten wird. Ein Mitarbeiter geht von Boot zu Boot und informiert euch rechtzeitig darüber. Wer etwas tiefer in die Tasche greift, kann natürlich



Neben Ziegen gibt es Hühner, Rinder und Schweine

das Skipperly Restaurant besuchen. Ich habe gehört, dass es dort sogar einen Gewölbekeller geben soll, wo Weinliebhaber auf ihre Kosten kommen.

Die Gewächshäuser der Insel im viktorianischen Stil sind ein architektonisches Highlight. Die Anlagen sind hochtechnisiert und es wachsen viele verschiedene Gemüse und Früchte. Das Klima darin würde ich als tropisch bezeichnen. Alles ist für jeden zugänglich und typisch dänisch wird hier den Besuchern vertraut, dass niemand einfach etwas pflückt oder beschädigt. Die Anlage umfasst weiterhin eine Orangerie mit Lounge und Yogabereich, in dem ihr euer Hot Yoga praktizieren könnt, unmittelbar neben dem Indoor-Goldfischteich (Yogamatten sind vorhanden).

Die Tierwelt der Insel ist abwechslungsreich. Neben den Tieren der Landwirtschaft (die wohl von Jahr zu Jahr testweise etwas variieren) sind uns Rehwild, Fasane, Hasen und allerlei



Vejrø Airport Tower, Terminal 1, Ankunft, Abflug...

Vögel begegnet. Ganz besonders mag ich die niedlichen und zahlreichen Rauchschnalben, die sich im Hafen auf den Festmacherleinen oder der Reling aus kurzer Distanz beobachten lassen. Viele ihrer Nester befinden sich direkt unter den

Brücken. Beeindruckt haben mich außerdem die Galloway Rinder, vor allem wenn sie deinen Fußweg (oder Fahrradweg) versperren. Da hilft dann nur viel Geduld, bis die phlegmatischen 800-Kilo-Brocken den Impuls verspüren, mal ein paar Schritte weiterzugehen.



Blick auf den Hafen, rechts das Hafencafé von Vejrø

Ich freue mich jetzt schon auf die nächste Saison und hoffe, dort wieder ein paar Tage verbringen zu können. Kim Fournais ist auch 18 Jahre nachdem er Vejrø erworben hat noch sehr enthusiastisch und von seiner Idee und dem Konzept überzeugt. Er freut sich sehr über jeden Besucher, der das teilen kann und sich an der Schönheit der Insel erfreut. Also, auf nach Vejrø!

Ein Bericht von Joachim Lau

Meinen herzliche Dank an Alicia vom Vejrø Team für die Luftaufnahmen und das Foto von den Gewächshäusern sowie allen Abgebildeten für die Erlaubnis, die Bilder zu verwenden.



Unter SCE-Stander in Monaco

Am Freitag den 4. August bekam ich eine Einladung vom Monaco Yacht Club zur Monaco Classic Week im September für mein Autoboot AJAX von 1928.



Eingereiht in weitere schöne Motorboot-Klassiker...

Trailer, Zugfahrzeug, Hotel. Außerdem musste ich noch jemanden finden, der mich begleiten würde. Unser Clubkamerad Dr. Lutz Koch war sofort von der Unternehmung begeistert, wollte mitfahren und stellte sein



...macht sich AJAX mit dem SCE-Stander sehr gut

geführt werden.

Der Rolls Royce Motor sprang sofort an, als ob er am Vortag erst abgestellt worden war.

Für die Anreise planten wir drei Tage ein. Die erste Übernachtung sollte in Frankreich nach 900 Kilometern Strecke sein, die zweite dann in Nizza, damit wir pünktlich am nächsten Tag um 10 Uhr zum Kranen in Monaco sein konnten. Kurz nach 10 Uhr schwamm AJAX wirklich im Hafenbecken

Ich konnte es erst nicht glauben, dass ich mit meinem restaurierten Autoboot zu den über 100 ausgewählten klassischen Segel- und Motoryachten aus aller Welt gehören sollte, die eingeladen wurden!

Bis dahin mussten noch einige Dinge organisiert werden: Transport des Bootes mit eigenem Trailer, Zugfahrzeug, Hotel. Außerdem musste ich noch jemanden finden, der mich begleiten würde. Unser Clubkamerad Dr. Lutz Koch war sofort von der Unternehmung begeistert, wollte mitfahren und stellte sein Auto zur Verfügung. Ein Freund aus Berlin mit guten Kontakten nach Monaco und Begeisterung für klassische Motorboote wollte ebenfalls mit dabei sein. Wir buchten eine Ferienwohnung im Nachbarort Menton.

Nun musste das Boot, das drei Jahre in meiner Halle in Barkelsby gelegen hatte, poliert und ein Motorprobelauf musste durch-

von Monaco. Und dann konnten wir unsere 8 Meter AJAX an dem uns zugewiesenen Liegeplatz direkt vor dem Monaco Yachtclub festmachen. Auf dem Weg dorthin fuhren wir an den riesigen Maxiyachten vorbei. Wir hatten Gänsehaut und die Vorfreude war unbeschreiblich.



Die großen Segelyachten und Motorboote waren bereits an den Vortagen eingetroffen, im Laufe des Tages kamen die Riva und die Chris Craft Boote an. Auch ein Dampfboot aus Berlin wurde am Abend noch gekrant.

Zu sehen gab es dampfbetriebene Raritäten

Am Mittwoch begann dann der offizielle Teil mit Registrierung und Inspektion aller Teilnehmeryachten.



Unterschiedliche Dress-Codes waren für alle Tages- und Abendveranstaltungen vorgeschrieben.

Feudaler Anblick vor dem Yachtclub

Flipflops, kurze Hosen oder Jeans waren im Yachtclub nicht gestattet.

Alles hatte im Yachtclub Monaco eine andere Dimension, als wir es gewohnt waren. Als angenehm empfanden wir die Freundlichkeit der Teilnehmer und der 200 Mitarbeiter des Yachtclubs.



Die großen Yachten segelten vor Monaco täglich Regatten, die Motorboote präsentierten sich und wurden begutachtet.

Stehempfang in den Clubräumen

Auch Fürst Albert besuchte am Freitag die Veranstaltung und begrüßte die Teilnehmer. Am Samstag waren dann alle Segelyachten und Motorboote vor Monaco zur Elegance Parade auf dem Wasser.

Für mich war dies der absolute Höhepunkt der Veranstaltung.



Personenzahl darf geschätzt werden

Sich mit Yachten, die man sonst nur auf Kalendern oder aus der Ferne bewundern

kann, gemeinsam vor der Kulisse von Monaco mit dem Stander des Segelclubs Eckernförde präsentieren zu können, war beeindruckend und wird uns immer in Erinnerung bleiben.



Für 4-stellige Beträge gab es auch Souvenirs

Text & Fotos: Werner Trapp





Saison Rückblick einmal anders

Jetzt in den Wintermonaten, wenn die Boote unter Planen oder in der Halle schlummern, gehen unsere Gedanken ja gern zurück in die vergangene Saison. Zu all den schönen Erlebnissen aber auch zu manchem, was schiefgelaufen ist. Der Kratzer im Gelcoat erinnert an den misslungenen Anleger, der angefetzte Festmacher an die Leine in der Schraube und dann noch der Törn mit dem Freund, der noch nie vorher gesegelt ist. Dem man vielleicht besser erklärt hätte, dass nicht ER sondern nur die Leine an Land gehen sollte, als das Kommando „Spring über“ gegeben wurde. Zum Glück ist der Freund dabei nicht ins Wasser gefallen und ohne großen Seitenwind gelang der Anleger auch so. Aber der Vorsatz unkundige Mitsegler vor dem Ablegen genau einzuweisen ist gefasst.

Besser isse. Denn wie soll sich der Laie an Bord auch mit all dem, was wir da so ausrufen während des Törns zurecht kommen. Gut, ihm wird klar sein, dass wir nicht auf ein Stück Wild hinweisen wollen, wenn wir ihm bei der Wende ein herzhaftes „Ree“ entgegenrufen. Ein Wild, dass wir vielleicht mit einem sauberen Aufschieser erlegen könnten. Verzweifelt wird er aber unter Deck nach einer Waffe suchen, wenn wir ihn ohne weitere Erklärung bitten, doch mal das Schwert hochzuholen. Und bitte beim Aufstehen den Kopf einziehen, damit man nicht bei einer Patenthalse vom Baum getroffen wird. Häh? Ausgerechnet dieses quer schwingende Stück Holz, dass gerade nicht wie der Mast in den Himmel wächst, soll ein Baum sein? Und wer etwas patent angeht, der macht es doch gerade gut! Dass ausgerechnet eine Halse mit Patent eine ist, die der Skipper gar nicht will, ist erstmal überraschend und erklärungsbedürftig. Genauso wie die Tatsache, dass man ausgerechnet mit einem Fall ein Segel hochzieht, dass der Rudergänger gar nicht rum-



SÖNKE RÖHLING

Meisterbetrieb



Heizung - Sanitär - Erneuerbare Energien

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



Über 25 Jahre
Erfahrung im
Sanitär- und
Heizungsbau

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

läuft auf dem Boot, die Bitte abzubacken, keine nach einem Kuchen ist und die Ansage, eine Leine auf Slip zu legen nix mit einer Unterhose zu tun hat.

Es kann manche Hektik an Bord vermeiden, manche Beule an Mitsegler oder Rumpfersparen, wenn der Skipper Erstsegler und Erstseglerinnen an Bord gut einweist. Unsere „Fremdsprache“ an Deck, die wir so selbstverständlich nutzen, wirft für den Laien eben doch viele Rätsel auf. Ach und „Ree“, das mögen viele noch kennen als ein beliebtes Kreuzworträtsel „Segelkommando mit drei Buchstaben“. Was sich dahinter verbirgt, weiß aber auch der geübte Kreuzwort-Rätsler nicht, wenn er dann in der kommenden Saison über springt auf unser Boot.

Zusammengefasst von Andreas Neumann

Starboot Championship

Entstanden aus der Suche nach einer neuen „Heimat“ hat sich, wie der ein oder andere sicherlich schon bemerkt hat, still und leise eine kleine Starbootflotte in Eckernförde etabliert, für die der SCE ideale Infrastruktur- und Segelbedingungen bietet.

Angetan vom Revier, kam die Frage auf, ob der SCE es sich vorstellen könnte, ein größeres Event im Norden Deutschlands, die „2024 Star Eastern Hemisphere Championship“ auszurichten. Nachdem die Rahmenparameter stimmten und Einigkeit herrscht, wurde das Event als gute Chance gesehen, uns als Club zu präsentieren, weshalb wir uns dann bewarben und von der internationalen Starboot-Klassenvereinigung den Zuschlag bekamen.

Erwartet werden ca. 40-50 Boote die den Eastern Hemisphere Champion an 4 Tagen aussegn. Zugesagt hat bereits eine internationale Wettfahrtleitung und Jury, so dass im wesentlichen für den SCE die Planung der Landorganisation inkl. avisierten Galaabend im Fokus steht Für Anfang Juli wird daher noch dringend ein Organisationsleiter/in gesucht. Interessenten mögen sich bitte an Lukas Schäfer wenden.

Mail.: regatta@segelclub-eckernfoerde.de

Udo Hallstein



• Segel

Neuanfertigung
und Reparatur

• Persenninge

Neuanfertigung und
Reparatur

• Service

An- und Abschlagen von Segeln

• Rigg

Stehendes und
laufendes Gut,
Rollenlagen
(Neuanfertigung
und Reparatur)

• Reinigung

von Segeln und Persenningen



International Star Class Yacht Racing Association

September 26, 2023

Lukas Schaefer
Segel Club Eckernförd SCE
info@segelclub-eckernfoerde.de

Helge Spehr
District 12 Secretary
hspehr@gmx.de

Arnd Glunde
Kieler Fleet Secretary
aglunde@web.de

Dear Lukas, Helge & Arnd;

It is with great pleasure that the International Star Class Yacht Racing Association confirms the 2024 Star Eastern Hemisphere Championship to the Segel Club Eckernförd SCE.

ISCYRA is excited to bring this championship to Eckernförd. We have great hope this will be a very successful event in coordination with the Kieler fleet and District 12.

We are aware of the tremendous efforts of the members, volunteers, and staff of the Club for the coming years to make for a memorial and competitive regatta on land and on the water and know you are up to the task.

Our Robline Regatta Manager will be in touch to coordinate race documents and the ISCYRA office will assist in registration and the website set-up as well as any other details with which you may need assistance. We have the dates as July 3-7, 2024 – to be confirmed.

Please know we are here to help make this the best event possible and look forward to working with you in the coming year. We look forward to working with you.

Best Regards,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Tom Londrigan".

Tom Londrigan
President

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Mike Hecky".

Mike Hecky
Executive Director

Cc: Tom Lofsted, VP Eastern Hemisphere
Diego Negri, 1st VP Europe
Christian Nehammer, 2nd VP Europe
Tom Duggan, Robline Regatta Manager



2812 Canon Street San Diego, CA 92106 USA
telephone: +1.619.224-6998 fax: +1.619.222.0528
office@starclass.org www.starclass.org

Teakholz am Boot

Wir alle kennen das: Am schönsten sieht ein Stabdeck aus Teak aus. Rutschfest ist es obendrein, und das Holz hält bei wenig Pflege sehr lange. Da es teuer ist, gilt es vielen Eignern als besonders „edel“.

Die Klimaaktivisten könnten uns natürlich erklären, dass dieses Holz ökologisch bedenklich ist.

Ein Teil der in Europa verwendeten Hölzer kommt nämlich aus stark gedüngten Monokulturplantagen, die häufig sogar auf ehemaligen Regenwaldgebieten stehen und andere Landwirtschaft in die noch nicht abgeholzten Regenwaldbereiche abdrängen. Aber das



Problem besteht ja auch bei Sojabohnen für Bio-Milchkühe.

„Unter dem Radar“ ist das Problem seit längerem auch im Bootsbau bekannt. Interessant ist zum Beispiel, dass Dufour Yachts in Frankreich bereits in den frühen 2000er Jahren Versuche unternommen hat, das Teak der Stabdecks durch Iroko zu ersetzen, das fast genauso aussieht, aber zur Bildung von Trockenrissen neigt.

Bei Sirius in Plön ist laut Angabe der Werft in den letzten zehn Jahren nur noch ein Boot mit Echtholzdeck vom Stapel gelaufen, da die verfügbaren Vinylbeläge bei vergleichbaren Eigenschaften noch pflegeleichter seien.

Außerdem erwarte man seit Jahren bereits eine strengere Umsetzung des seit 2013 bestehenden Importverbots für „Burmateak“.

Warum das? Ist dieses Holz ökologisch so viel bedenklicher als zum Beispiel das ebenfalls oft in Monokulturen angebaute Buchenholz, das im Möbelbau in noch viel größeren Mengen verarbeitet wird? Der Grund der EU, ein generelles Importverbot umzusetzen hat, wenig mit Umweltschutz zu tun. Es geht vielmehr um ethische Gründe, denn das Holz mit der besten Haltbarkeit am Weltmarkt stammt aus Myanmar, ehemals Birma, wo Teakbäume heimisch sind und bislang gänzlich ohne Wiederaufforstungsprogramme eingeschlagen werden. Dabei kommen laut Menschenrechtsorganisationen zum Teil Zwangsarbeiter zum Einsatz,

die nicht selten bei der Arbeit umkommen. Generell wird in Myanmar nicht zimperlich mit Verstößen gegen Menschenrechte umgegangen, so werfen verschiedene Organisationen dem Regime Deportationen, systematische Folter, Vergewaltigungen sowie Rekrutierung und Einsatz von Kindersoldaten vor. Alles Dinge, die sich mit unserem westlichen Verständnis von Menschenrechten nicht vereinbaren lassen. Und der Handel mit Teak finanziert zu großen Teilen das dortige Militär-Regime.



Die Folge der EU-Bestrebungen ist, dass die meisten EU-Mitgliedsländer Teakholz als Importware aus Myanmar tatsächlich nicht mehr zulassen. Aber eben nicht alle. Wer sich zum Beispiel heute eine neue Nordborg bauen lässt, erhält weiterhin die Aussage: „Es gibt keine sinnvolle Alternative zu Teakholz, die die gleiche Qualität hätte, ich habe noch einen guten Lagerbestand und eine Quelle in Italien, wo ich noch Teakholz bekommen kann.“

Wenn man in die Materie einsteigt, kommen Italien und auch Griechenland immer wieder als Bezugsländer vor. Diese Mittelmeerstaaten haben offenbar in der Umsetzung der EU-Richtlinien entsprechende „Lücken“ gelassen, durch die über Mittelsmänner weiterhin Teakholz aus Myanmar nach Europa importiert werden kann. Verdacht wird immer mal wieder geäußert, so kam es beim Bau der „A“ zu einer Durchsuchung der Nobiskrug-Werft in Rendsburg oder gerade erst dieses Jahr in England zu Vorwürfen gegen Sunseeker und Princess. Nachzuprüfen war jeweils die Dokumentation, aus welcher Quelle das verbaute Holz stammt, oder wie es in Behördendeutsch heißt: „... ob das Risiko illegal geschlagenen Holzes gering genug ist, um vernachlässigt zu werden“. Die EIA (Environmental Investigation Agency) weist auf Zwischenhändler mit kriminell anmutenden Verschleierungstaktiken über die Herkunft ihrer Teakhölzer hin. Papier ist offenbar geduldig.

Ich persönlich bin an der Stelle „Kindersoldaten“ aus dem Thema Teakholz ausgestiegen. Mein Bewusstsein als verantwortungsvoller Kunde gebietet mir, Teakholz grundsätzlich nicht mehr zu kaufen, solange ich nicht absolut transparent nachvollziehen kann, wo es herkommt.

Deshalb habe ich mich für den Fall, einen neuen Decksbelag ins Cockpit bauen zu müssen, mit Alternativen befasst. Saffier Yachts verwendet zum Beispiel einen Verbundwerkstoff aus Kork. Rutschfest, wetterfest, optisch ähnlich wie



Teak, bessere Isolationswerte und barfuß sehr angenehm anzufühlen. Und viel günstiger als Teak (z.B. www.korkonline.de).

Die größeren Werften scheinen sich allerdings zunehmend auf Vinyl- oder PVC-Decks zu konzentrieren, entsprechend viele Produkte gibt es am Markt (z.B. www.flexiteek.de, www.isoteak.com/de, www.plasdeck.de und einige andere zu unterschiedlichen Preisen). Ein kostensenkender Vorteil ist, dass die Decks bei einigen Anbietern am PC „geplottet“ werden und dann mit Butt und Fisch vollständig als große Einzelteile auf das Boot aufgebracht werden können. Das spart teure Handarbeit im Vergleich zu herkömmlicher Stabverlegung.

Einige Kunstdecks können sogar in der Optik an verschiedene Alterungsstadien von Teak farblich angepasst bestellt werden, zum Beispiel, wenn einem das silbrig-graue Aussehen besser gefallen sollte als das frische honigfarbene Holz.

Übrigens spricht sich Bobby Schenk auf seiner Yacht-Homepage sogar ganz entschieden gegen Teakdecks auf Langfahrt aus, weil es sich im Gegensatz zu einem weißen GFK-Deck viel stärker in der Tropensonne aufheizt, und daher die Kajüte vor Hitze unbewohnbar machen könnte. Jeder Eigner muss selbst entscheiden, ob er oder sie irgendeine Mitverantwortung für den Erhalt vom Regime in Myanmar tragen möchte oder auch generell für die ökologischen Folgen vom Teakholz-Einschlag in Myanmar oder woanders. Gute Entscheidungen hängen aber vom Zugang zu Informationen ab, die sich der Sache widmen. Ich hoffe, dieser Artikel kann einen Beitrag zu sinnvollen Entscheidungen leisten.

von Björn Maack

Bändsel (JA)

In Eckernförde segeln die Olympiateilnehmer von Morgen

von Walter Sperlich



Während am Stadthafen die Piratentage gefeiert wurden, kam es weiter draußen auf der Eckernförder Bucht zu ganz anderen Kämpfen. Hier ging es um den Titel Deutscher Jugendmeister in den beiden ILCA-Bootsklassen 2023. Einfach zur Meisterschaft anmel-

den und gut segeln, das reicht heutzutage absolut nicht mehr, sagt Wettfahrtleiter Walter Sperlich. Fast alle 14- bis 18-jährigen Seglerinnen und Segler trainieren mit ihrem Boot, das auch zu Olympiaden präsent ist, bei jedem Wind und Wetter unter ständiger Anleitung eines lizenzierten Trainers. Und so sah man auf der Eckernförder Bucht vor Hemmelmarm nicht nur ein prächtiges Bild mit 130 Segeljollen, sondern ebenfalls 35 superschnelle Schlauchboote besetzt mit Trainern und Regattahelfern. Unmittelbar geben die Trainer ihre letzten taktischen Informationen an die Seglerinnen und Segler weiter. Kurz vor dem Start müssen sie jedoch das gesamte Wettfahrtgebiet verlassen. Dann sind die jugendlichen Kapitäne mit ihren Einhandbooten auf sich allein gestellt.



Alle Hände voll zu tun gab es für die Wettfahrtleitung beim Zieleinlauf

Segler und Wettfahrtkomitee wurden gleich am ersten Wettfahrttag auf eine Geduldsprobe gestellt. Nach dem Start wurde der Wind immer schwächer; das Wettfahrtkomitee musste das Rennen abbrechen. Am Freitag reichte es bei leichtem Westwind für 3 Wettfahrten; am Samstag hieß es wieder warten auf den Wind. Erst um 18 Uhr setzte sich brauchbarer Ostwind durch, so dass Wettfahrten 4 und 5 gesegelt werden konnten.

Da man insgesamt mindestens 9 Meisterschaftsergebnisse erzielen wollte, ging es am letzten Wettfahrttag schon früh aufs Wasser. Weil sich bereits eine kräftige Brise aus Ost eingestellt hatte, rechneten Wettfahrtkomitee und alle segelnden Teilnehmer mit zügigen



Spannende Zweikämpfe auf dem Wasser

Ergebnissen. Es kam aber anders. Um vor Abschluss des Events noch ein besseres Ergebnis herauszuholen, änderten mehr als die Hälfte der Seglerinnen und Segler ihre Taktik und setzten auf volles Risiko. Wer nicht sekundengenau startet, bekommt nämlich die Windabdeckung der vorderen Boote zu spüren und fällt allmählich zurück.

So musste die Startprozedur etliche Male wiederholt werden. Keine leichte Arbeit für das Wettfahrtkomitee, die Übeltäter herauszufischen, die anschließend für den nächsten Folgestart gesperrt wurden. Die Länge der Startlinie beträgt nämlich für die 76 ILCA-6- und 54-ILCA-4-Boote fast 400 Meter.

Trotz alledem reichte die Zeit für insgesamt 9 Wettfahrten, so dass alle Teilnehmer mit einem fairen Ergebnis zufrieden waren. Besonders freut sich natürlich unser Nachwuchstalent Vincent Thomas (SCE) über einen hervorragenden 5. Platz.

Erschöpft, aber froh über die gelungene Veranstaltung waren die etwa 40 Helfer des Segelclubs Eckernförde, die 4 Tage lang im Dauereinsatz waren. Zum Abschluss verlieh Dirk Ramhorst dem SCE im Auftrag des Deutschen Seglerverbandes eine Dankesmedaille für die Jugendarbeit des Vereins.



Das übliche Tohuwabohu vor den Hallen

Die ILCA-Bootsklasse, den meisten Seglern noch als „Laser“ bekannt, gehört zu den Olympischen Bootsklassen. Daher ist es keine Überraschung, dass gerade in dieser Bootsklasse das Leistungspotential enorm ist. Zudem zeichnet sich ein ILCA-Boot durch besonders praktische Eigenschaften aus:

- Das etwas über 4 Meter lange und nur 65 Kilogramm schwere Boot lässt sich auf einem Autodach transportieren.
- Genial ist der einheitliche Bootskörper, der sowohl für Olympiasieger als auch für Jugendliche identisch ist.
- Lediglich das Segel wird in 3 Größen angeboten.

ILCA-6 (früher Laser-Radial) bedeutet nämlich 5,7 Quadratmeter Segel, bei den ILCA-4 ist es genau ein Quadratmeter weniger.

Fotos: Udo Hallstein



Die DGzRS, unsere Retter in Not

In der dritten Folge unserer „Verklicker“-Serie über die Seenotretter der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) stellen wir heute die Einsatzflotte der Rettungsboote, deren Verteilung und Aufgaben vor.

Von Andreas Neumann

Die DGzRS hat ihre Flotte entlang der Küsten von Nord- und Ostsee strategisch auf 55 Stationen verteilt. So, dass sie alle Orte auf dem Wasser, an denen Mensch und Material in Not geraten können, möglichst schnell erreichen kann. Größe, Bauform und Ausstattung der Boote und Schiffe sind den jeweiligen Revieren und Einsätzen angepasst.



Eine gute Bekannte, die „Berlin“ – der große Rettungskreuzer für unser Heimatrevier. Sie liegt in Laboe

Fangen wir doch einmal im uns benachbarten Stadthafen an. Hier hat das Rettungsboot „Eckernförde“ seinen Liegeplatz. Eines von derzeit 34 Seenotrettungsbooten der 9,5/10,1-Meter-Klasse. Sozusagen das Standardboot der DGzRS. Neunzehn Knoten schnell, im Einsatz mit mindestens drei Rettern an Bord. Es

gibt sie in vielen Häfen von Juist über Damp bis Lauterbach. Sie werden von Freiwilligen-Besatzungen gefahren, die im Notfall per Smartphone-App alarmiert werden. Einsatzgebiete sind die küstennahen Gewässer, wie hier die Eckernförder Bucht. Bei kleinen begrenzten Notlagen – Motorsausfall, Grundsitzer, abtreibender Windsurfer in Sicht – geht die „Eckernförde“ allein raus. Auch schon mal bis in die Kieler Bucht oder bis Schleimünde. Wird die Lage größer und gefährlicher, wie etwa bei Vermissten auf See, größeren Havarien und Verletzten, kommen andere Rettungsboote und nötigenfalls Wasserschutz, Bundespolizei, Bundesmarine und Hubschrauber dazu.

Für die größeren Lagen, die Großschifffahrtswege und die offene See, sind die Seenotrettungskreuzer der DGzRS da. Die Kreuzer gibt es in 20 bis 46 Metern Länge. Der größte davon ist auf Helgoland beheimatet: die „Hermann Marwede“. Sie wacht über die Deutsche Bucht und die Hochsee und ist mit extremer Seegängigkeit und 9.250 PS aus zwei Maschinen auch den schlimmsten Stürmen auf hoher See gewachsen. An Bord ist ein Hospital, ein Tochterboot und eine Einsatzzentrale, in der große Ein-



Die „Hermann Marwede“ ist das Flaggschiff der DGzRS. Stationiert in Helgoland ist sie mit 46 Metern Länge der größte Rettungskreuzer –stationiert auf Helgoland.

sätze koordiniert werden. So wie zum Beispiel die Suche nach den vermissten Seeleuten nach dem Zusammenstoß zweier Frachter in der Nordsee nordöstlich von Langeoog im vergangenen Oktober. Hier koordinierte die „Hermann Marwede“ zusammen mit der DGzRS-Zentrale in Bremen die Suchbewegungen einer ganzen Flotte aus sechs Seenotrettungskreu-

zern, zwei Rettungshubschraubern und zahlreichen Behördenschiffen.

Die Seenotrettungskreuzer, 20 an der Zahl, sind mit festen Stammbesatzungen an Bord jederzeit und sofort auslaufbereit. Sie teilen sich die Bereiche der weiten Küstenvorfelder entlang von Nord- und Ostsee und sind hochseegängig. Vielen von uns sicher aus Begegnungen bekannt ist die „Fritz Knack“ (20 Meter), stationiert in Olpenitz und die mächtige „Berlin“ (28 Meter) in Laboe. Sie wachen über das Küstenvorfeld unserer Heimatreviere bis hinein in dänische Gewässer und die vielen Berufsschiffer der Kieler Bucht. Die „Berlin“ ist sogar mit einem Bord-Hospital ausgestattet und kommt so bei Meldung über Verletzte mit 24 Knoten Höchstgeschwindigkeit sofort zum Einsatz. Die „Fritz Knack“ hat übrigens, wie alle 20-Meter-Kreuzer nur 1,3 Metern Tiefgang und ist deshalb für die Schlei oder viele Einsatzgebiete im Revier mit geringer Wassertiefe speziell geeignet.

Schließlich gibt es noch zahlreiche kleinere Seenotrettungsboote bis zu nur sieben Metern Länge. Etwa für die Boddengewässer in Mecklenburg-Vorpommern. In Schleswig, Schilksee und Maasholm sind neue 8,9-Meter Vollkunststoffboote stationiert. Mit nur 65 Zentimetern Tiefgang und 38 Knoten Speed aus je zwei 200-PS-Außenbordern sind sie die wenigsten und am besten einsetzbaren Helfer – gerade für Festsitzer auf Untiefen...

Ach – und dann gibt es da ja noch die 32-Zentimeter-Klasse. Diese Schiffchen sind stationiert in vielen Gaststätten, Geschäften, Kneipen oder Vereinsheimen. Sie helfen, indem sie in ihren kleinen Rümpfen Geld sammeln. Denn Ihr wisst ja, die DGzRS finanziert sich und ihre Hilfe für uns nur aus Spenden.

Fotos: DGzRS



Foto: Udo Hallstein

Zeigen Sie auch im Winter Ihre maritime
Leidenschaft mit französischen Cabanen



©Olivier Lhemann



Vogelsang 20

24340 Eckernförde

Tel. 04351 - 752734

info@yse.de - www.yse.de

Ihr Segelsportfachgeschäft an der Ostsee, direkt am Hafen

Veranstaltungen

Dezember 2023

So. 31.12 19:00 Uhr Silvester im SCE

Januar 2024

14.01. 11:00 Uhr Neujahrsempfang

26.01. 19:30 Uhr Fahrtenseglerehrung

Februar 2024

10.02. 20.00 Uhr Seglerball

April 2024

13.04. Abslippen Freilager

13.04. Abslippen Halle 2

14.04. Abslippen Halle 3

20.04. Abslippen Halle 4

21.04. Abslippen Halle 5

25.04. 19.00 Uhr Generalversammlung Stadthalle

Mai 2024

11.05 11:00 Uhr Ansegeln mit maritimen Flohmarkt

11./12.05. Eck Days

Juni 2024

08. -09.06. Eckernförder Eichhörnchen

Veranstaltung noch unbestimmt Int Dt Meisterschaft 49 FX

22.-23.06 Aalregatta

29.06. 60. Seewettfahrt Hørup Hav

Juli 2024

02.-06.07. Eastern hemisphere championship Starboot

07.07. 10:00 Uhr SHMF-Festivalorchester

September 2024

06.09.		Nachtwettfahrt Grauhöft
07.09.		Grillfest Grauhöft
28.09.		Absegeln

Oktober 2024

12.10.	20:00 Uhr	Herbstvergnügen mit bayer. Schmankerl
--------	-----------	---------------------------------------

November 2024

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

Dezember 2024

31.12.	19:00 Uhr	Silvester
--------	-----------	-----------

Januar 2025

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



Helfende Hände

"Soll ich mal eben schnell mit helfen?" Gesagt getan, denn gemeinsam ging es schneller von der Hand, die mehr als 600 Exemplare der Frühjahrsausgabe des "Verklickers" einzutüten. So blieb im Anschluss noch etwas Zeit für einen gemeinsamen Schluck mit Blick auf unseren Hafen.

Foto& Text: Udo Hallstein

Gestatten, wer ist eigentlich

In dieser Serie stellen wir in loser Reihenfolge Personen aus unserem Clubgeschehen vor. Diesmal ist es Jan Lehmann, Chefkoch aus der Hafengewirtschaft.

Von Birgit Hallstein

Also erstmal vielen Dank, dass du dir die Zeit genommen hast, hier meine Fragen zu beantworten.

Danke, das macht man doch sehr gerne.

Wo sind deine Wurzeln?

Ich komme aus Wiesbaden.

Wie hat's dich hierher verschlagen?

Ich habe in einem Restaurant in Wiesbaden gearbeitet und wir mussten nach dem ersten Corona Lockdown leider schließen. Wir haben das finanziell einfach nicht geschafft. Glücklicherweise gab es zwei Stammgäste, die machten immer Urlaub in Eckernförde und sind mit Thorsten Schott von der Fischdeel sehr gut befreundet. Die haben mich dann dort hin empfohlen. Ich habe mir kurzerhand die Fischdeel am 6. Juni angeschaut und bin am 9. Juni mit Sack und Pack nach Eckernförde gezogen und habe dann anderthalb Jahre dort arbeiten dürfen.

Du scheinst ja wirklich ein Mensch schneller Entscheidungen zu sein?

Ja, ein bisschen spontan.

Wer hier im Restaurant schon mal deine Menüs probiert hat, weiß, du kochst mit Leidenschaft.

Das freut uns natürlich zu hören.

Hattest du schon als Kind Spaß am Kochen bei Mama am Herd oder so?

Nicht bei der Mama, die Leidenschaft für das Kochen habe ich bei meinem Vater, der auch Koch von Beruf ist, entdeckt.

Dann war der Beruf des Kochs schon immer dein Traumjob, den du konsequent verfolgt hast?

Ich durfte schon ganz früh zu ihm mit in die Küche reinschnuppern. Da mein Papa selbstständig war, durfte ich am Wochenende mit in der Küche stehen. Diese Atmosphäre hat mich von Anfang an fasziniert. So eine Restaurantküche mit ihren Düften und dem Geklapper des Geschirrs ist schon ein eigener Kosmos. Das, und dieses Gefühl,

wenn alles routiniert abläuft, und ein gutes Team Hand in Hand arbeitet, liebe ich. Ich vergleiche es gern mit einem Uhrwerk. Für mich gab es nie was anderes, außer mit meinem Papa zusammen zu kochen. Obwohl es viele andere interessante Berufe gibt, wollte ich schon immer wie mein Papa Koch werden, der immer noch mein ganz großes Vorbild ist.

Dann müssten ja deine Eltern hier auch mal Urlaub machen und könnten sich von dir kulinarisch verwöhnen lassen?

Ja, es wäre sicherlich schön. Der Papa ist, als es mit Personal ein bisschen knapp war, schon mal hergekommen und hat für einen Tag mit angepackt, wir haben da eine ganz tolle Verbindung zueinander.

Wie bist du auf den SCE aufmerksam geworden?

Nach meiner Zeit in der Fischdeel war ich ein Jahr in Hamburg, bin aber an meinen freien Tagen mit meiner Freundin zusammen oft nach Eckernförde gefahren. Im schönen, aber quirligen und lauten Hamburg habe ich die Beschaulichkeit der Kleinstadt und die Ruhe am Eckernförder Strand vermisst. Bei einem un-



Foto mit freundlicher Unterstützung der Eckernförder Zeitung

serer Besuche hier habe ich auf einem Plakat beim Andronaco gelesen, dass Herr Lettmann einen Küchenchef in der Hafenwirtschaft sucht. Nach Rücksprache mit meiner Freundin bewarb ich mich kurzentschlossen und schon sind wir wieder zurück nach Eckernförde gezogen.

Hattest du bestimmte Erwartungen und Vorstellungen, wie das hier in einem Clubrestaurant so läuft?

Natürlich hatte ich gewisse Erwartungen und Vorstellungen, wie so ein Restaurantalltag aussieht. Nur ist das mit einer Restauranteröffnung immer ein bisschen anders, weil man nicht in ein routiniertes System mit eingefahrenen Abläufen einsteigt. Wir fingen ja mitten in

der Saison an und hatten auch immer gut zu tun, da war gar nicht die Zeit wirklich da, um unser Konzept gründlich zu reflektieren und zu evaluieren. Aber jetzt haben wir ein paar ruhigere Tage, und wir können die Richtung, in die wir wollen, festlegen, uns Ziele setzen und drauf hinarbeiten.

Habt ihr schon etwas Konkretes im Auge?

Ja, ich glaube, dass wir uns so langsam ein bisschen finden. Im Moment ist unsere Karte ja eher noch international.

Ziel ist, dass wir in den nächsten zwei Jahren feinheimisch sein möchten. Schon die nächste Karte wird sich mehr regional und saisonal orientieren. Das wird schon in den nächsten Tagen der Fall sein. Wir wollen damit den Bezug zur Region mehr in den Fokus stellen, was wir bislang nicht so ganz umsetzen konnten.

Deine erste Aktion hier im SCE war das Catering für das Ansegeln, also gleich ein Sprung ins kalte Wasser und sowohl kreativ als auch logistisch eine Herausforderung?



Dadurch, dass die Küche hier noch nicht fertig war, war es natürlich eine kleine Herausforderung. Wir konnten aber die Küche in Dirks Bistro im Andronaco benutzen, was uns die Vorbereitungen nicht nur

sehr erleichtert, sondern erst möglich gemacht hatte. Die größte Herausforderung war, dass man mit vier verschiedenen Holzkohlegrills, die man davor alle noch nicht kannte, irgendwie klarkommen musste. So blöd wie es klingt, Kochen ist kein Grillen, also mit der Menge an Holzkohle muss man sich ein bisschen zurechtfinden. Daher hatten wir ganz kurz so ein bisschen Startschwierigkeiten, zuerst war die Glut ein bisschen zu heiß, dann wiederum war sie zu schwach. Letztendlich hatten wir dann aber ganz schnell den Dreh rausgehakt und es lief ganz gut.

Ich erinnere mich, es ist noch gar nicht so lange her, an einen Samstag, der Laden war rappellvoll, es war eine Geburtstagsgesellschaft da und auch alle anderen Tische waren besetzt. Im Clubraum wurde Grünkohl serviert. Wie hast du das in der doch recht übersichtlichen Küche geschafft?

(schmunzelt) Wir haben mit den Töpfen Türme gebaut. Wir hatten ja noch ganze Gänse an dem Tag, die man auch so ein bisschen vorbe-reiten musste.

Das richtige Timing ist das Entscheidende. Morgens plane ich Zeit- und Arbeitsabläufe. Allerdings, ohne ein gutes Team würde nichts laufen. Wir sind zu dritt in der Kombüse und haben eine ganz fleißige junge Dame in der Spülküche. Wir alle arbeiten Hand in Hand, nur so funktioniert alles, auch an solchen Extremtagen. Natürlich waren wir nach dieser körperlichen Anstrengung recht ausgelaugt, aber ich war ganz begeistert, dass alles so gut geklappt hat.

Aber ich finde, dass ist halt auch die Kunst an dem Beruf. Es können viele Leute kochen, ich habe schon bei Privatpersonen genauso gut, wenn nicht sogar teilweise besser gegessen als in einem Restaurant, aber im Restaurant sind andere Dinge entscheidend. Die Präsentation, das Handwerk sowie das Timing müssen stimmen.

Woher kommen Deine Ideen?

Also eigentlich gucken wir immer, was gerade verfügbar ist, oder was wir in einer guten Qualität einkaufen können. Wir als Team in der Küche erzählen uns natürlich auch mal, wenn wir irgendwas ausprobiert oder etwas gegessen haben, dann setzen wir uns zusammen und sprechen darüber.

Ich hole mir meine Inspirationen von überall her. Und wenn ich jetzt irgendwie eine Idee habe und das ist mediterran angehaucht, dann ist es Orietta, die mit ihrem Erfahrungsschatz aus der mediterranen Küche ihren Input dazu gibt. So wird es dann eine ganz tolle Teamleistung.

Wer kocht bei dir zu Hause?

Bei uns zu Hause ist das eigentlich so, dass eher meine Freundin kocht. Nur gelegentlich koche ich selbst, denn wenn man seine freien Tage hat, ist man in der Regel etwas müde von der Küchenarbeit, dann reicht manchmal einfach eine Scheibe Brot.

Verrätst du uns zum Schluss noch dein persönliches Lieblingsessen?

Das kann ich dir gar nicht sagen.

Ich esse zum Beispiel Milchreis mit Zimt und Zucker genauso gern wie Kürbissuppe oder Matjesbrötchen, bis hin zu Grüner Soße.

Aber das ist das Schöne, dass wir eigentlich eine ganz tolle Vielfalt an Produkten sowie an Zubereitungsvariationen haben. Ich kann rote Bete kochen, oder ich kann sie einlegen oder sie fermentieren.

Danke nochmals, dass du dir die Zeit für dieses Interview genommen hast.

Sehr gern und bis bald, hier bei uns in der Hafenwirtschaft!

Keine Flutkatastrophe für den SCE

Ach ja, da hatte wir ja auch noch die Flutkatastrophe, die viele Häfen ostseeweit in Mitleidenschaft zog, aber am SCE glimpflich, mit ca 5cm bis zum Überschwappen in die Clubhauswanne, vorbei ging. Dank vieler Helfer, im Vorwort erwähnt, war der SCE gut vorbereitet, auch wenn es manchem Schaulustigen gut zu Gesicht gestanden hätte aus dem Auto auszusteigen und mit anzufassen. Zur Sicherheit war ein Notstromaggregat beschafft worden, damit auch bei Stromabschaltung eventuell notwendige Pumpen betrieben werden können. Die letzten Stromkästen



Bestens vorbereitet



Die wohlverdiente Pause bei den Helfern

konnten dank Schnelleinsatz weniger noch rechtzeitig abgebaut, und vorsorglich bewegliches Mobiliar und EDV-Technik aus dem Geschäftszimmer gesichert werden. Seit gefühlt einer Ewigkeit kamen dann auch die Flutbalken bei den Treppenabgängen zum Einsatz, die sich bei der Gelegenheit als überholungs-/ bzw. erneuerungsbedürftig erwiesen.



Absegeln 2023

Da zum Termin des Absegelns schon sehr viele Boote aus dem Wasser waren, haben wir uns überlegt, die Veranstaltung im SCE stattfinden zu lassen.

Es begann mit einer kurzen aber inspirierenden Ansprache von Werner Trapp unterm Flaggenmast.

Wer mit dem Boot rausfuhr, sollte die Tonne 4 C runden und dann zurück in den Hafen segeln. Norbert Lins lag mit seinem Motorboot dort und achtete darauf, dass an der Tonne alles gut ging. Er machte trotz des Windes viele Fotos, und es gab reichlich Wind, der die Segler herausforderte, aber auch für aufregendes Segeln sorgte.



Rauchende Köpfe beim Quizzen

Nach dem Einlaufen versammelten sich die Mitglieder in der Grillhütte. Dort gab es zur Begrüßung ein erfrischendes Einlaufbier für alle Teilnehmer und unser unterhaltsames Quiz wurde verteilt. Elf Fragen rund um den SCE und Eckernförde mussten gelöst werden und bescherten den Teilnehmern rauchende Köpfe... Dank Silkes selbstgemachtem Rhabarberschnaps wurde der Rauch ein bisschen gekühlt.

Danach versammelten wir uns im neuen Clubraum und in der Hafengewirtschaft, um ein sehr leckeres Essen (ein großes Lob an den Koch) zu

genießen und ein paar gesellige Stunden mit Fröhlichkeit, guten Gesprächen und geistigen Getränken miteinander zu verbringen.

Man hatte das Gefühl, dass wieder ein Clubleben stattfindet!

Die Auswertung vom Quiz übernahm Brigitte Rave-Rieger (ein großes Dankeschön dafür).

Leider hatte niemand alle Fragen richtig, war wohl doch etwas zu schwer...

Aus den besten Ergebnissen zog unsere Glücksfee Eta Blenckner die Gewinner, die sich dann über attraktive Preise freuen konnten.

Fazit :

Das Saisonende beim Segeln ist nicht nur ein Abschied von der Saison, sondern auch eine Gelegenheit, die Gemeinschaft zu stärken und die Freude am Wassersport zu feiern.

2024 hoffen wir auf eine noch regere Beteiligung, unser Ziel wird dann der KYC in Strande sein, wo wir sicher auch viel Spaß haben werden.



Clubleben, wie es sein sollte

Text & Fotos von Eike und Silke

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

Zitronennudeln - für zwei Personen

An Bord schnell zubereitet - auch ohne große Pantry und ohne Backofen.



Ein leichtes Gericht, das herrlich zu einem Sommerabend vor Anker oder am Steg passt. Dazu ein Glas kühler Weißwein...

Hier die Zutaten für euer Gericht:

- 2-3 Zitronen
- 3 Knoblauchzehen oder mehr je nach Geschmack
- 2 Bund Petersilie
- 400g Nudeln
- 8 EL Öl, Salz, Pfeffer, Zucker
- richtig viel geriebenen Parmesan

Zubereitung:

Die Zitronen schälen und wie bei einer Orange filetieren. Dabei fällt auch immer ordentlich Saft aus den Zitronen an, den man auffängt.

Die Nudeln mit viel Salzwasser kochen, abgießen und zur Seite stellen. Die Petersilie und den Knoblauch putzen und dann fein hacken. Das Öl in einer Pfanne erhitzen, Knoblauch und Petersilie in die Pfanne dazutun und bei kleiner Hitze ordentlich anschwitzen. Dann kommen die Nudeln, die Zitronenstücke und der Saft dazu. Ordentlich durchmischen und etwas kochen lassen.

Mit Salz, Pfeffer und Zucker abschmecken, abschließend großzügig mit Parmesan bestreuen.

Dazu passt übrigens auch hervorragend Gemüse wie Paprika, Zuckerschoten oder Zucchini. Gemüse putzen, klein schneiden und in einer Pfanne mit Öl und Knoblauch anbraten. Das kann man dann einfach unter die Zitronennudeln geben.

Guten Appetit wünscht Andreas Neumann

Reparatur - Verkauf - Service



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

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

YANMAR

**VOLVO
PENTA**

nannidiesel

vetus[®]

Außenbord- und Einbaumotore aller Marken

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

www.vogt-kappeln.de

Informelle Mitglieder Versammlung

Was ist gelaufen, was passiert als nächstes? Unsere jährliche informelle Mitgliederversammlung hat dafür die passenden Antworten. So erfuhren die rund 70 Anwesenden, dass der SCE mit seinem Bauvorhaben im Planrahmen ist, dass die Baumaßnahmen für Wintergarten und Terrasse alle Genehmigungshürden passiert haben und dass es demnächst losgeht.

Ein Blick auf unseren Hafen sagt mehr als viele Worte, auch da liegen wir im Plan. Clubdienstleister, die Angst haben ihr Soll nicht erfüllen zu können, wurden beruhigt. Denn Eigenleistungen an unserer neuen Steganlage in Hinblick auf Elektrik erspart uns Kosten im fünfstelligen Bereich. Dass unser Clubraum aktuell von der Gastro, bis Fertigstellung Wintergarten mit genutzt wird, ist vertraglich geregelt und inzwischen ist auch sichergestellt, dass wenigstens vier Tische/10 Plätze für Klubmitglieder



Auf der gut besuchten Veranstaltung wurde auch kritisch hinterfragt

grundsätzlich freigehalten werden. Noch für gut befundene Stegfundamente, die den neuen Schwimmbrücken weichen mussten, spendet der Club zum Wiederaufbau und der Küstensicherung von Schleimünde.

„Für den SCE ist das eine WIN-WIN-Situation“, erläuterte Tom Strenge, müsste doch für die Entsorgung 180€ pro Tonne bezahlt werden.

Dass der SCE digital besser aufgestellt ist, als der behördliche Bundesdurchschnitt dürfte inzwischen den meisten Clubmitgliedern klar sein. Dank unserem HIS (HafenInformationssystem) sind nahezu alle administrativen Vorgänge verwaltungstechnisch automatisiert. Auch wurde vom elektronischen An- und Abmelden per Handy gut Gebrauch gemacht. Aber es geht noch besser: Weg von den handbedienten Frei-/Abwesen-

heitsschildern sieht die Planung, Vorbehalt technischer Umsetzung an den Schwimmstegen, vor, die Kennzeichnung von freien Boxen mittels Lampensteuerung anzuzeigen oder sogar eine Box vorzubestellen, die dann vom Hafemeister auf rot geschaltet wird. Im gleichen Zuge werden die bisherigen Zugangstransponder und Karten Geschichte sein, denn jedes im HIS registriertes Mitglied wird dafür seinen persönlich hinterlegten QR-Code nutzen können, ob ausge druckt oder im Handy hinterlegt. Nutzungsmöglichkeiten gibt es viele: Parkschranke, Sanitär-Räume, zeitlich begrenzter Zugang zu Hallen und bei Beendigung der Mitgliedschaft sind keine vergessenen Transponder mehr im Umlauf.

Udo Hallstein

F
A
L
T
R
Ä
D
E
R
&
S
C
O
O
T
E
R



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

Emmas Schnack



Eigentlich war Laboe ja immer einer meiner Lieblingshäfen und zwar sowohl die Baltic Bay als auch der alte kommunale Hafen. Prima Restaurants, nette Hafenmeister, morgens frische Brötchen und irgendwie war die Welt in Ordnung. Aber...seit neuestem gibt es im kommunalen Hafen einen echt heftigen Wermutstropfen für Segler und Motorbootfahrer. Zunächst wollte ich es ja kaum glauben,

dass man dort die Liegegebühren für Gäste um 70% erhöht hat. Das konnte sich doch nur um einen Irrtum handeln, oder?

Leider wahr, wie ich bei unserem kürzlichen Besuch feststellen musste. In der Marina Baltic Bay kostet die Nacht für eine 42-Fuß-Yacht nach wie vor 30 Euro, im daneben liegenden kommunalen Hafen 52 Euro. Ja, da muss man doch echt schlucken, soll einem der Fisch abends noch schmecken. Und aus zuverlässiger Quelle musste ich dann erfahren, wie dies zustande gekommen war: die Kommune beklagte, dass der Hafen nicht genug Geld einbrachte, man müsse also wohl die Hafengebühren für die Festlieger erhöhen. Das gefiel einigen Politikern nun gar nicht (womöglich selbst Betroffene). Nee, da sollte man doch lieber diese „reichen Yachtbesitzer, die als Gäste kämen“ kräftig zur Kasse bitten ☹️ Und so wurde es denn auch beschlossen und in die Tat umgesetzt.

Also, wenn das so bleibt, fliegt Emma diesen Hafen nicht wieder an, und eine Empfehlung ist ebenfalls ausgeschlossen. Schade!

Eine schwer beleidigte Emma! (Marlies Grabau)



Wieso heißt das so?

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

Von Andreas Neumann

„Zeiser“ oder auch „Zeising“:

Klingt erstmal wie der Name eines Singvogels, aber das ist der „Zeisig“ – ein körnerfressender Singvogel aus der Familie der Finken. Ein „Zeising“ ist eine kurze Leine oder auch ein Tuchstreifen, meistens genutzt, um Segel zusammenzubinden. Der Begriff kommt aus dem Niederdeutschen und lehnt sich an „seisen“ - ‚zwei Taue miteinander verbinden‘ an.

„Lazy Jack“:

Der Begriff kommt aus dem Englischen. Wörtlich übersetzt bedeutet es eigentlich „Fauler Wagenheber“ - aber so setzen wir einen „Lazy Jack“ beim Segeln nun wirklich nicht ein. Es sind vielmehr die diagonal vom Mast zum Baum gespannten Leinen zum Sichern des Segels beim Bergen. Weil das Einholen des Großsegels damit so wunderbar einfach geht, bekam die Leinenaufstellung den Spitznamen „Fauler Jack“. Und drunten am Baum ist dann der „Faule Sack“, der „Lazy Bag“ angeschlagen, der das Segel wie eine Persenning aufnimmt. Reißverschluss drüber zu. Fertig!

„Heck“:

So nennen wir ganz selbstverständlich das Hinterteil unserer Boote. Und wenn wir am Heck ein „e“ anfügen, dann kommen wir dem Ursprung dieses Wortes auch schon näher. Denn es kommt letztlich von der Hecke. Mit der Hecke (basierend auf dem vorgermanischen Ausdruck „Hag“) umfriedet und schützt man ein Grundstück. Auf Schiffen schützte man sehr früh schon den Platz des Steuermanns mit einem Schutzgitter, einem Haltezaun – oft aus Flechtwerk. Diese „Hecke“ war in der Regel hinten am Schiff, denn da sitzt der Steuermann. So übertrug sich der Begriff in der Kurzform „Heck“ auf das ganze hintere Ende des Schiffes. Das war zuerst im Plattdeutschen so - doch mit den Jahren wurde es dann auch im Hochdeutschen ein seemännischer Spezialausdruck.

... wird fortgesetzt!

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 bis auf weiteres zu folgenden Zeiten:

persönlich besetzt: Dienstags: 10.00 - 12.00 Uhr

14.00 - 15.00 Uhr

nur telefonisch Mo., Di. & Do.: 10.00 - 12.00 Uhr

14.00 - 15.00 Uhr



QR-Code Segelclub.

Unser Hafenmeister Sven Drewes ist erreichbar:

Tel.: 04351 / 879 187 und

E-Mail: hafenmeister@segelclub-eckernfoerde.de

Winterhalbjahr bis 31.März 2024:

Montag - Freitag

8:00 - 12:00

Vormittag

Nachmittag

01. April bis Ansegeln:

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

frei
13:00 Uhr - 17:00 Uhr
frei

Ansegeln bis Absegeln:

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

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

Absegeln bis 31. Oktober:

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

frei
13:00 Uhr - 17:00 Uhr
frei

01. November bis 31. März:

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

frei
frei

Pinnwand

Verkaufe einen neuwertigen Speed- und Temperaturgeber für Raymarine ST60 System. Gerät war zu Testzwecken ein viertel Jahr in Betrieb. Geberdurchmesser 30mm. wegen Systemwechsel auf Raymarine I70 und anderes Gebersystem gebe ich es für

90 Euro ab
(Neupreis 129 Euro)



Impressionen aus dem Clubleben



Zu guter Letzt

Redaktionsschluss

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

Möglichkeit zu annoncieren:

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

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

Bei Interesse wenden Sie sich bitte an den Schriftwart.

Preisliste für Werbung im Verklicker

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

Größe der Anzeige	farbig		
1 Seite	200,00 €		
½ Seite	140,00 €		
⅓ Seite	110,00 €		
1 Spalte	140,00 €		
½ Spalte	80,00 €		

Umschlag – Hochglanz, farbig, ganzseitig:

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

Impressum

Herausgeber: Segelclub Eckernförde (SCE)

Verantwortlich: Udo Hallstein

Auflage: 600 Exemplare

Layout und Design: Udo Hallstein

Redaktion: Udo Hallstein
Christina Möllring
Birgit Hallstein
Andreas Neumann

Druck:

ONLINE GEDRUCKT VON
SAXOPRINT 

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



Winterimpression

Foto: Birgit Hallstein