

Ausgabe 02/23 Herbst 2023

Saison 2023 zwischen Flaute und Sturmwarnung



www.scia-ammersee.de

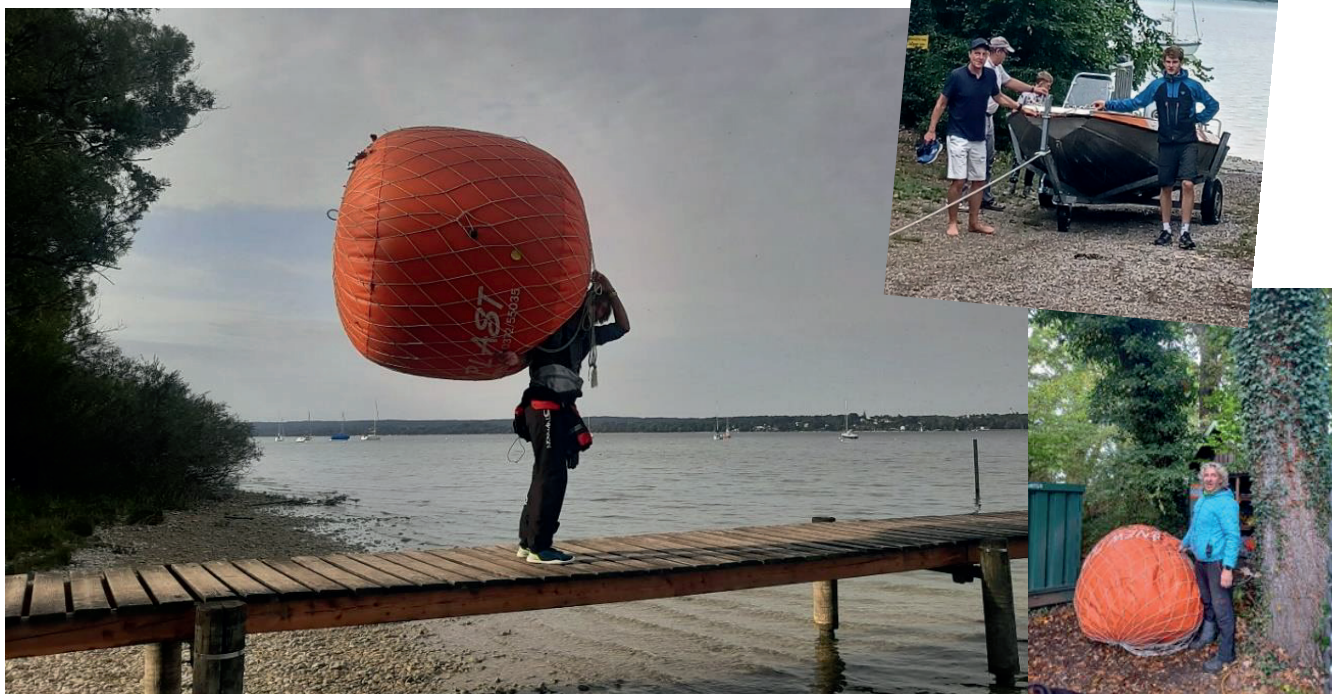
SCIA Segelclub Inning am Ammersee e.V. - Ammerseestraße 41, 82266 Inning am Ammersee

Was ist ein Verein ohne seine Helfer?

Seit Mitte der 70er Jahre bin ich in Vereinen, mal mehr, mal weniger aktiv. Immer wieder höre ich von Freunden außerhalb „meines Vereins“ „nee ich trete in keinen Verein ein“. Da fällt mir dann spontan immer der Song von Rainhard Mey aus den 70ern ein, der etwa den entsprechenden Refrain hat. Die älteren unter uns erinnern sich. Was Mey seinerzeit meinte, hatte auf gewisse Weise seine Bedeutung. Wenn ich auf meine Vereinserfahrungen zurückschauen, überwiegt aber das, was ich an Positivem, und an Gemeinsamkeit im Sport erlebt habe, das wovor der eine oder andere vielleicht „Bammel“ hat die Arbeit, oder gar das „Vereinsgeklüngel“. Nun ja, natürlich, ein Verein lebt von seinen Mitgliedern und davon wie sich die Mitglieder einbringen, der eine mehr, der andere weniger. Zum Glück leben wir in einem freien Land und jeder kann sich frei entscheiden. Und damit spreche ich die Helfer an, die nicht nur um Ihre Arbeitsstunden abzudienen, zum Gelingen beitragen. Die oben genannten Freunde fragten mich auch „warum machst Du das? Meine Antwort ist einfach: „Weil es Spaß macht“ und ich bin sicher, es geht den meisten aktiven Mitgliedern im SCIA auch so, wenn ich mich in den Kreisen unserer Seglerinnen und Segler und auch der Jugend umschaue.

Und was wäre, wenn es die helfenden Hände nicht gäbe, wo wäre dann zum guten Schluss der Spaß an der Sache?

Vergleiche: Weihnachten steht bevor und auch da wird klar; soll es ein schönes Fest werden, ist bis zum Heiligen Abend erst einmal die Vorbereitung, das Helfen angesagt und wem das keine Freude macht, also mit Vorfreude erfüllt, nun ja, dem kann ich auch nicht helfen.
Herzlich euer Jochen



Impressum, rechtliche Hinweise: Segelclub Inning am Ammersee e.V. (SCIA) Ammerseestr. 41, 82266 Inning-Buch
Vereinsregistereintrag am Amtsgericht Starnberg VR. Nr. 536, Der SCIA ist Mitglied des DSV und des BLSV. DSV-Nr. BA 117
Für den Vorstand: Als Vorsitzender Wolfgang Willner, E-Mail: vorsitzender@scia-ammersee.de

Haftungsausschluss: Inhalt der Veröffentlichungen auch des Onlineangebotes Internet: <http://scia-ammersee.de> Der Autor übernimmt keinerlei Gewähr für die Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Haftungsansprüche gegen den Autor, welche sich auf Schäden materieller oder ideeller Art beziehen, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen bzw. durch die Nutzung fehlerhafter und unvollständiger Informationen verursacht wurden, sind grundsätzlich ausgeschlossen, sofern seitens des Autors kein nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden vorliegt. Alle Angebote sind freibleibend und unverbindlich. Der Autor behält es sich ausdrücklich vor, Teile der Veröffentlichung und der Web-Seiten oder das gesamte Angebot ohne gesonderte Ankündigung zu verändern, zu ergänzen, zu löschen oder die Veröffentlichung zeitweise oder endgültig einzustellen. ... Fotonachweis: Fotos, soweit sie anlässlich öffentlicher Veranstaltungen und SCIA-Veranstaltungen aufgenommen wurden, verwendet der Verein mit Zustimmung und dürfen nicht Kopiert und in gleich welcher Arte verwendet werden

Liebe Seglerinnen und Segler im SCIA,

blicken wir auf die hinter uns liegende Saison zurück, können wir nicht meckern.

Über windarme Tage müssen wir nicht sprechen und die hat es auch in dieser Saison gegeben, aber an einigen Tagen ging es heuer auch knackig zur Sache und einige von uns haben sich bei aller Freude und laut über den See zu hörenden Jubelschreien ein bisschen Gedanken über ihr Material gemacht. Die Vielfalt, die den SCIA als Familienverein ausmacht, hatte für uns Alle etwas zu bieten und so kann aus meiner Sicht kurz und knapp gesagt werden, *„eine tolle Saison liegt hinter uns!“* Mit der vorliegenden Ausgabe hoffen wir wieder einen unterhaltsamen kleinen Rückblick zu vermitteln und die angesprochene Vielfalt kommt zum Ausdruck. Ich denke sagen zu können *„es ist was los im SCIA“*.



jbl

Inhalt dieser Ausgabe: Unsere Helfer Seite 2 – Unsere Küche Seite 3 – Tizian Travemünde Seite 4 – Grillen & Bootstaufe Seite 5 – Regatta Impressionen Seite 6/7 – Der Start Seite 8 – Fliegen und schön Seite 9 – Hans und die gelbe Tonne Seite 10/11 – Der Defi Wind Seite 12/13 – Cathi WM Seite 14 – 29er Hot Chilli Seite 15 – Amerikaner ankern anders Seite 16 – Gäste im SCIA Seite 17 – Der THS Seite 18 – Hollywood Seite 19 – Zum guten Schluss Seite 19

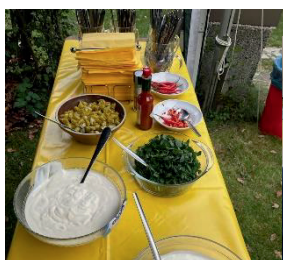
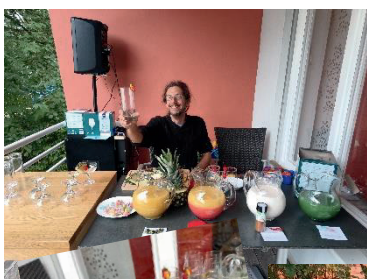


Unsere Küche

Dass wir im SCIA eine tolle Profiküche haben ist schön und gut. Aber ohne die guten Geister, die darin wirken und uns anlässlich unserer Veranstaltungen auf das Beste verköstigen, wäre unsere Küche nicht mehr und nicht weniger als hingestellte Möbel. Es sind eben die angesprochenen Geister, die das ganze zum Leben erwecken. Nun kann ich hier nicht jeden Einzelnen aufzählen, der bei unterschiedlichen Gelegenheiten bereitwillig und mit Freude Hand anlegt, schnippelt, rührt, knetet, abschmeckt und zusammenzustellen, um zum guten Ende am Abend die Küche dann auch wieder blitz sauber zu verlassen.

Und das ganze „Zeugs“ muss ja auch immer erst einmal zusammengetragen werden. Vorausdenken ist eine der Künste, die zum Kochen gehören. Dabei wünschen wir uns nicht nur Gekochtes, auch Kaffee und Kuchen stehen bereit und wenn wir eine Regatta ausschreiben will vorausgedacht sein, besonders, wenn wieder einmal noch einen Tag vor dem Startschuss unklar ist, wie viele denn wohl kommen werden.

Es sei an dieser Stelle eine Kritik erlaubt. Fehlende Meldungen bereiten vor allem dem Küchen-Team Kopfschmerzen. Umso mehr dürfen wir dankbar sein, dass Paul und an seiner Seite Alexandra irgendwie alles auf den Punkt im Griff haben. Und unser Dankt geht auch an alle ungenannten Helfer drumherum. Nicht zuletzt ist es auch schön zu erleben, wie unsere Küche an schönen Saison-Tagen genutzt wird und so manche Köstlichkeit, vorbei an der Bar auf die Terrasse getragen wird, wobei ich die Grillfraktion nicht vergessen will ... aber das ist eine andere Geschichte ... Siehe: „apropos Grillen“.



Ziel erreicht – nächstes Ziel am Horizont

EM/WM-Ausscheidung Optimist in Travemünde April 2023
Bericht von Tizian Lembeck

Ein lange gehegter Traum ging für mich im April in Erfüllung: ich erhielt als eines der aktuell besten deutschen Opti-Kinder Deutschlands die Einladung zur Ausscheidungsregatta EM/WM in Travemünde. Entsprechend groß war mein Jubel!

Die größte Hürde stand mir jedoch noch bevor: meine angeforderte Schulbefreiung wurde zunächst abgelehnt. Der Grund: ich hätte ganze 2 Schulaufgaben versäumt. Mittels zahlreicher eindringlich bittender Mails gelang es aber letztlich, die Lehrer von der Wichtigkeit dieser Veranstaltung zu überzeugen, so dass der Reise nichts mehr im Wege stand.

Die Unterkünfte an der Ostsee sind teuer und meist ausgebucht, so dass meine Mutter und ich uns in einem Fass auf dem Campingplatz Ivendorf (4 km vom Segelclub entfernt) einquartierten. Was sonst gemütlich ist war sportlich: fast jede Nacht gab es Frost, unter tags eiskalten Wind und Schauer. Eine Heizung war vorhanden, dennoch muss man bei jedem Toilettengang durch das eisige Sauwetter. Gegessen haben wir standesgemäß Pizza aus dem Karton oder Fischbrötchen und Döner – für mich eine kulinarische Traumwoche 😊



Bei unserem ersten Streifzug durch den Ortsteil Travemünde und den Hafen wurden wir direkt von Delfin „Delle“ begrüßt – ein sehr seltener Gast in dieser Region. Auch in den nachfolgenden Tagen vollführte das Tier seine spektakulären Sprünge in der Förde, sehr zur Freude der begeisterten Touristen.



Ab Sonntag, 23. April startete das Vortraining der Kadergruppe mit den Trainern Tom Loewen und George Blaschkewitz. Die Kälte und Windstärken bis 6 Bft machten uns und dem Material ziemlich zu schaffen, so dass wir die Trainings auf teilweise nur 2 – 3 Stunden am Tag kürzen mussten.



Am Mittwoch und Donnerstag fand die Vermessung statt – nach allen festgelegten Regeln: wir bauten alles aus den Booten aus, von den Auftriebskörpern über

die Leinen und die an der Schwertsicherung fixierten Maskottchen bis zu sämtlichen Aufklebern und Tapes, da sich hierunter theoretisch Gewichte verbergen könnten, die die Messung verfälschen. Während der Rumpf an der Waage baumelte, wurde die Größe von Segel, Schwert, Ruder, Mast, Baum und Spriet anhand von Schablonen kontrolliert.

Am Freitag startete die Regatta mit dem ersten Ankündigungssignal um 9.55 Uhr. Nach dem starken Westwind der letzten Tage erwartete uns heute erstmals Ostwind mäßiger Stärke (3-4 Bft). Die damit verbundene Welle war nichts für mich: bereits während der 2. von 3 Wettfahrten bekam ich gewaltige Kopfschmerzen und Übelkeit. Mehrfach musste ich die Fische füttern und wurde von den Trainern mit Kaugummi und Mineralwasser versorgt. Das half alles nichts, auch während der 3. Wettfahrt musste ich mich mehrfach über die Bordwand hängen. Ich wollte nur noch an Land. Dann dachte ich an alle Freunde und Unterstützer, die mir zuhause die Daumen drückten und an die langen, anstrengenden Vorbereitungen, biß die Zähne zusammen und beendete auch das letzte Rennen für heute.



Die nächsten 3 Tage verliefen eindeutig besser für mich, ich konnte mich in dem überaus starken Feld behaupten und kam in manchen Wettfahrten sogar als 3. oder 4. ins Ziel. Am Ende hat es dann infolge 2er BFDs punktemäßig nicht mehr für ein EM-Ticket gereicht. Darüber war ich aber nur kurz traurig, denn der größte Erfolg für mich war zu sehen, dass ich von den Spitzen-Seglern im Opti gar nicht so weit weg bin. Und außerdem habe ich nun natürlich ein Ziel für's nächste Jahr!!!



... apropos Grillen

... wenn Sandra und Parkin die „Daheimgebliebenen“ zum Segeln einladen, denkt man schnell auch schon an das Burger Grillen das ab 17:00 folgt und, dann läuft vielen von uns schon beim lesen der Rundmail das Wasser im Munde zusammen. Und in der Tat, ist es die Liebe mit denen die Hamburger zubereitet werden und die den besonderen Geschmack ausmachen. Oder ist es einfach nur die Qualität der Ware? ... Ich denke es ist die Hingabe mit der Sandra und Parkin uns einen schönen Grilltag bieten. Auch lässt sich die Freude daran erkennen, wie erwartungsfroh die Teller hingehalten werden, wenn die Grillprofis zum Entgegennehmen der fertigen Hamburger rufen.



Inwieweit das spinnen von Seemannsgarn Kapt'n Blaubär hat erblassen lassen ist bis Redaktionschluss nicht überliefert

Fest steht, es lohnt sich schon bei der Urlaubsplanung für den Sommer 2024 daran zu denken, die Termine nicht so zu legen, dass möglicherweise der Anlass für Daheimgebliebene versäumt wird. Ich kann mir kaum vorstellen das es anderen Ort derart köstliche Hamburger gibt.



Bootstaufe

Nachzulesen in der Ausgabe RAUM Frühjahr 23 hatte ich dazu eingeladen „unseren“ Schiffen Namen zu geben. Damit verbindet sich traditionell auch der Brauch einer Bootstaufe. Die in diesem Zusammenhang ausgeschriebene Verlosung dreier Mützen der Seenotretter konnte erst anlässlich der letzten Vereinsregatta, unseres Espresso-Race durchgeführt werden, weil der zuvor gedachte Termin zum Sommerfest nicht stattfand.

Die Idee einer Bootstaufe hat Christian motiviert sein Schiff nicht ohne die mit einer Taufe verbundenen Wünsche stilvoll in See, oder Ammersee stehen zu lassen, sondern in fröhlicher Runde dem Moment, gebührend und angemessen gekleidet, einen Rahmen zu geben und mit uns die Freude an seinem Schiff zu teilen.

„Ich taufe dich auf den Namen **Bunte Kuh 3**...“,
„Ich wünsche allzeit gute Fahrt und dir immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel“.

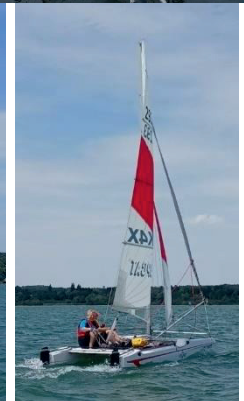


Regatta Impressionen



Unser Sportwart Rüdiger, veröffentlicht auf den Internetseiten des SCIA unter „News“ Siehe: www.scia-ammersee-online.de immer zeitnah Berichte der Regatten die im Verlaufe der Saison stattfinden. Das sind im Einzelnen unsere Espresso-Race-Regatten, die über das Jahr verteilt in jedem Monat (ausgenommen August) an einem Sonntag unsere Mitglieder einladen unter realen Bedingungen zu trainieren und Regatta-Einsteiger ermutigen es doch auch einmal mit einer Regatta-Teilnahme zu versuchen. Und ihr findet die Berichte der Regatten die traditionell Jahr für Jahr vom SCIA veranstaltet werden und zu denen immer herzlich auch Gäste aus nah und fern an die Nordseite des Ammersee eingeladen sind. Das sind im Einzelnen unsere Ernst-Hans-Regatta als offene Yardstick Regatta für alle Klassen, die Wies`n-Regatta, offen für alle Kat-Klassen und nicht zuletzt die Hot Chilli Challenge als 29er Ranglistenregatta. - Nun genug der Worte, lasse ich doch lieber Fotos sprechen. Auf den folgenden Seiten findet Ihr Regatta-Impressionen aus der hinter uns liegenden Saison.





Der Start--- Das Jagdfieber beginnt

Szene einer Yardstickregatta:

Die Vorfreude auf die Regatta ist groß, man will ja richtig gut segeln und gewinnen. Der Wind passt auch, Windstärke 3-4. Die bessere Seite der Startlinie, rechts beim Startschiff, ist auch leicht gefunden. Also rüber auf die begünstigte Seite segeln, dort warten, rechtzeitig losfahren, möglichst innen am Startschiff rumfahren, und auf dem besten Platz starten. Das ist der Plan. Diese Idee haben mehrere und warten in Luv, oberhalb der Anliegerlinie. Die Anliegerlinie ist die gedachte Linie, auf der man hoch am Wind segelnd, direkt an der Startlinienbegrenzung (z.B. Startschiff) ankommen würde.



Wie sich die Situation entwickelt:

Die wartenden Boote, oberhalb der Anliegerlinie fallen ca. 45 Sekunden vor dem Start ab und nehmen Fahrt auf. Fallen teilweise bis auf Halbwindkurs ab und fahren zügig auf das Heck des Startschiffs zu. Es gibt aber auch Boote, vorwiegend Jollen, die kurz vor der Startlinie, links neben dem Startschiff mit offenen Segeln warten. Des weiteren Kielboote, die kontrolliert hoch am Wind in Höhe der Anliegerlinie auf die Startlinie zu segeln. Jetzt wird die Situation eindeutig, ein Keil von mehreren Booten, alle von Luv kommend, wollen sich zwischen Startschiff und den Booten nahe der Anliegerlinie drängen. Ziemlich schnell ist es dann soweit, dass die Boote weder bremsen noch ausweichen können.

Das Ergebnis könnte sein:

Die wartenden Jollen werden von hinten über die Startlinie geschoben, mit Beschädigungen am Heck. Mehrere zerkratzte Bordwände, verbogene Relingstützen oder gar Löcher in den Booten! Jetzt die Frage wer war Schuld und wie kann man so etwas vermeiden?

Ganz einfach, hier die Lösung:

Vorfahrtsregel Lee vor Luv (Regel 11). Befindet sich ein Boot in Lee mit Überlappung, dann ist dieses Wegerechtsboot. Das Luvboot muss sich freihalten, auch dann, wenn es starten will. Es muss ausweichen, vorzeitig über die Startlinie fahren oder auf der falschen Seite des Startschiffs vorbeifahren. Anschließend muss es umdrehen und erst dann starten. Bahninnenraum an einer frei umschiffbaren Startbahnmarke gibt es nicht! Die Überlappung ist übrigens nicht erst im letzten Moment gegeben, sondern fast immer lange vorher, wo noch genügend Platz zum Ausweichen ist. Übrigens, am Startschiff zu starten ist nicht immer von Vorteil. Die Windabdeckung des Startboots, ein sich bildender Pulk von wartenden Booten oder ein vom Wettfahrtsleiter bewusst bevorzugtes Pinend, damit sich die Boote an der Linie verteilen, sind ein paar Gründe, die berücksichtigt werden sollten.

Jedenfalls von oberhalb der Anliegerlinie ohne jegliches Wegerecht rein drängen ist ein absolutes „No go“. Und wenn ein Wettfahrtsleiter schon in der Steuerleutesprechung eine lange Linie anbietet, sollte diese auch angenommen werden - vor allem von nicht regelfesten Seglern. So ist alles entspannt und funktioniert.

Mit diesen Kenntnissen lässt sich das Startvorfeld einteilen:

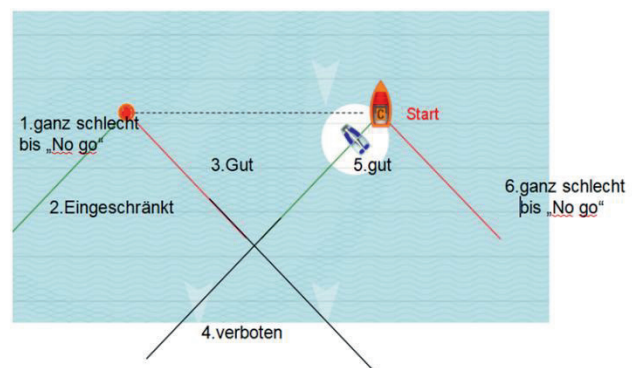
1 und 6.: Dieser Bereich kann nur genutzt werden, wenn ausreichend Platz ist. Boote welche diesen Bereich nutzen müssen sich wegen Regel 11 und 10 freihalten.

2 Die Startlinie ist ohne Wende nur mit Backbordschlag zu erreichen. Kein Wegerecht gegenüber Booten mit Steuerbord-schlag. Nur nutzbar bei sicherem freiem Weg. Achtung es könnten schnelle Boote (Kattamarane, Foiler) mit Steuerbord-schlag kommen!

3 Die Startlinie kann ohne Wende auf Steuerbord- oder Backbordschlag überquert werden

4 Die Startlinie kann ohne Wende mit Steuerbord- oder Backbordschlag nicht überquert werden und ist daher äußerst ungünstig.

5 Die Startlinie kann mit Steuerbordschlag, mit Wegerecht, ohne Wende überquert werden.



Missachtet jemand die Regeln wissentlich und drängt sich am Startschiff rein, könnte das als „unsportliches Verhalten“ geahndet werden und würde zu einer zeitlichen Sperrung für weitere Regatten führen.

Soviel dazu in vereinfachten Worten zum Regelwerk. Wer es ganz genau, mit Beispielen und den Regelparagraphen wissen will schaut z.B unter <http://game.finckh.net/situat/tit GER/start10.htm> nach. Lohnt sich übrigens! Tue das mit meinen Optis regelmäßig.

Ich hoffe mit diesem Artikel niemanden verschreckt zu haben. Gerne möchte ich einen Beitrag liefern, dass alle auch an Yardstick-Regatten Spaß haben. Übrigens auch bei Klassenregatten können solche Situationen entstehen, allerdings weichen die Segler sofort aus, vor Allem, wenn „Raum“ verlangt wird. Ein frühzeitiges hinweisen mit dem Ruf „Raum“ ist für alle von Vorteil und hat mit Aggressivität nichts zu tun! Es dient einfach der Vermeidung von Konflikten und Schäden.

Ich hoffe damit noch auf viele schadenfreie Wettfahrten mit meiner „Eliza“. Wolfgang Huber

ERST FLIEGEN - dann schöner

Mit der Moth fliegen das ist schon was Besonderes. Bevor das Boot abhebt, gurgelt es leicht und rauscht.

Die Takeoff Geschwindigkeit von ca. 7,5 kn ist bei ausreichend Wind schnell erreicht und nach wenigen Metern wird es leise.



Nur ein Zischen der Foils und das Klappern des Höhenfühlers am Bugsprit ist noch zu hören. Die Geschwindigkeit steigt sprunghaft auf 14 kn und höher. Mit genügend Übung sind die Segel und Foils in der Flugphase schnell angepasst. Von außen sieht es elegant und einfach aus. Die ständige Schotarbeit und das Ausreiten fordern den Körper durchaus.



Es macht aber unendlich Spaß den Adrenalinkick beim Abfallen immer wieder zu erleben. In wenigen Metern beschleunigt das Boot von 15 kn auf bis zu über 25 kn, wie auf einem Katapult abgeschossen. Das zu erleben ist einige Anstrengungen wert. Seglerisch ist aus meiner Sicht die Motte vom Anspruch nicht zu überbieten.

Aber was ist es, was mich bewogen hat ein doch sehr gegensätzliches Schiff zu erwerben?

Mein neues (altes) Schiff -eine RW26- hat einen klassischen Riss. Es ist damit ein Verdränger und die Höchstgeschwindigkeit an die Rumpflänge gekoppelt. Nur die wichtigsten Trimmvorrichtungen sind vorhanden und eher einfach gestaltet. Segeln kann dieses Boot sicherlich jeder, der etwas Ahnung hat. Schotklemmen machen die Kraftanstrengungen deutlich einfacher und Ausreiten ist Dank des Kiels auch nicht unbedingt nötig. Und klarer Vorteil: Man kann auch noch locker zu Dritt segeln, egal ob Wind oder nicht. Ankern und Baden mit Kaffee und Kuchen geht auch. Soweit die beiden Bootstypen mal ganz nüchtern betrachtet.

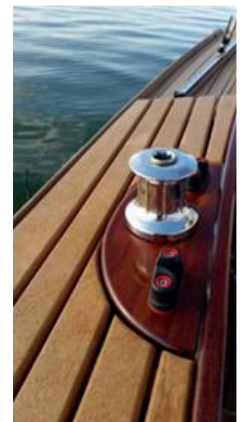
Genau betrachtet sind es aber immer die Feinheiten warum man sich für bestimmte Dinge entscheidet. Bei der Moth war es die filigrane Technik, die Geschwindigkeit, der Wunsch dieses extreme Boot beherrschen zu können und das möglichst elegant! Dazu kam auch noch das Boot mit eigenen Verbesserungen noch schneller zu machen. Der Bootsname „Showtime“ fasst für mich vieles, was ich mit der Motte erlebt habe auf den Punkt zusammen. Automatisch steht das Boot im Rampenlicht, sieht an Land und segelnd spektakulär aus. Es zieht die Zuschauer in den Bann, es ist exotisch, extrem und jenseits des Normalen.



Bei meinem jetzt neuen Boot mit Namen „Eliza“ werden ganz andere Sinne angesprochen. Mit dem Beiboot rudere ich raus zur Boje und freue mich auf alles was mich erwartet. Es beginnt beim Öffnen der Persenning. Feiner Duft von Teakholz strömt mir entgegen, ich kann das ganze Schiff riechen. An Bord begrüßen mich die sanften Bewegungen in der Welle. Barfuß über das warme Holzdeck laufen ist einfach ein Genuss.

Das Schillern des Mahagoniholzes im Sonnenlicht strahlt ein exklusives Ambiente aus. Und ganz nebenbei segelt das Schiff bei wenig und auch viel Wind sehr gut! Nicht so schnell, wie eine Moth, aber immerhin 8,7kn habe ich mit „Eliza“ schon geschafft. Sie kann eben auch sportlich.

Besonders liebe ich die entspannenden Momente, das Rauschen der Bugwelle, das Glitzern der Beschläge neben den weichen Farbtönen des Holzes und alle Details, die ich immer und immer wieder entdecke. Und sei es nur eine Klampe, umschlungen mit einem Festmacher. Einen Klassiker zu segeln ist einfach schön.



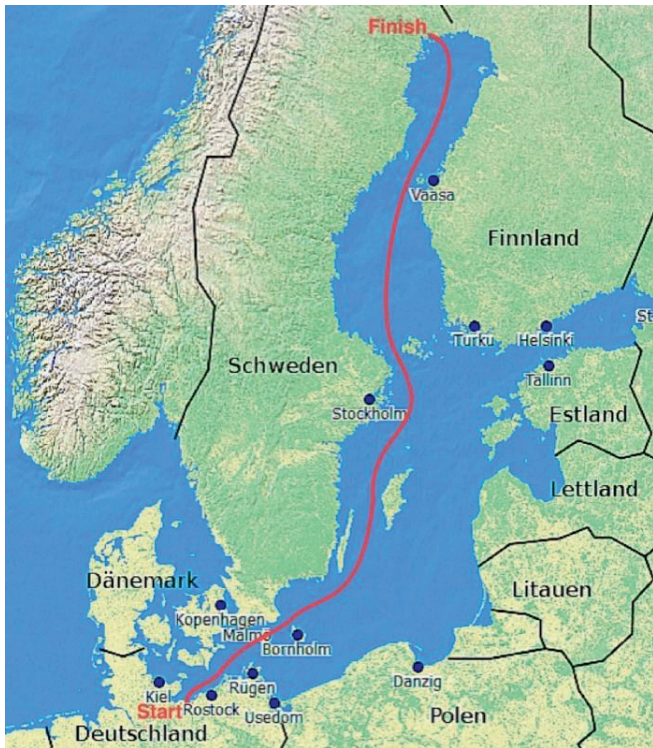
Und nach einem schönen Segeltag bewundere ich nochmals die wunderschöne Linie des schlanken Rumpfes mit seinen Überhängen.

Ich denke, ich habe für die nächste Zeit das richtige Schiff gefunden. Und die Motte? Die behalte ich noch solange ich sie körperlich noch segeln kann. Natürlich! Wolfgang Huber

„Hans und die gelbe Tonne“

Segeltörn durch Schwedens Schären zur gelben Posttonne

Die nördlichste Tonne der Ostsee ist gelb und eine Posttonne. Sie liegt vor dem Hafen des kleinen Ortes Törehamn an der schwedisch-finnischen Grenze ganz oben am Bottnischen Meerbusen. Und wer diese Tonne auf eigenem Bug erreicht, erhält dies von der örtlichen Kommune mit einer eindrucksvollen Urkunde bestätigt. Das ist doch ein lohnendes Ziel für einen Segeltörn, zumal der Seeweg dahin durch die wunderschöne schwedische Schärenlandschaft führt. Wenn es nur nicht so weit wäre ...



Und jedes Jahr zur Sommersonnenwende starten bis zu 100 Segelboote zur MidsummerSail, eine Langstrecken-Regatta mit dem Motto „Von der südlichsten zur nördlichsten Tonne der Ostsee“. Die nördlichste ist selbstverständlich genau jene Posttonne in Törehamn, die somit als Ziel feststeht. Die südlichste Tonne findet man unmittelbar vor dem Hafen von Wismar: zwei große hölzerne Dalben mit Herkulesbüsten drauf, die nicht nur die Hafeneinfahrt von Wismar markieren, sondern auch als die sogenannten „Schwedenköpfe“ ein Wahrzeichen der Hansestadt Wismar sind. Diese beiden Dalben bilden die Startlinie, von der aus es ca. 900 Seemeilen bis zur Posttonne sind.



Auf meiner persönlichen Must-Do-List steht dies schon lange als Segeltörn und mit meinem Abschied vom aktiven Berufsleben habe ich endlich auch die Zeit dafür.



Mit monatelangem Vorlauf ist es mir zusammen mit zwei Gleichgesinnten gelungen, nicht nur eine passende Charteryacht zu finden, sondern auch ausreichend Mitsegler für einen insgesamt 7-wöchigen Segeltörn bis Törehamn im Regatta-Modus und wieder zurück als Fahrtentörn durch die schwedischen Schären.



Unsere Yacht, eine regatta-taugliche Hanse400, haben wir Mitte Juni in Kiel/Laboe übernommen, verproviantiert und zur Auftaktveranstaltung der MidsummerSail nach Boltenhagen nordwestlich von Wismar überführt. Der Startschuß fiel für uns dann am 21.06.23 um 13:15 Uhr. Bis zum Ziel, das wir nach 9 Tagen, 19 Stunden, 14 Minuten und 52 Sekunden als 30. von 86 Startern erreichten, bot uns die Ostsee alles: 17 Querungen von Schifffahrtsstraßen und Verkehrstrennungsbereichen, Starkwind bis 8 Bft, Sturmfronten mit Platzregen, wunderbare Sonnenuntergänge und -aufgänge, nachts überwältigende Sternenhimmel, ausgedehnte Flauten, Seenebel mit weniger als 50m Sicht, ... und 1.058sm voller unvergesslicher Erlebnisse.

Den Rückweg zurück nach Laboe sind wir entspannter angegangen: 5 Wochen vollgefüllt mit dem Besuch vieler idyllischer schwedischer Schären, erholsamer Nächte vor Anker unter unbeschreiblich schönem Sternenhimmel, Festmachen in großen und kleinen Häfen oder auch per Schärennagel direkt an Schärenfelsen, interessanten Landgängen und immer wieder nettem Kontakt zu anderen Seglern und schwedischen Landsleuten. So sind bis zum Heimathafen unserer Charteryacht bis Anfang August nochmals überwiegend gesegelte 1.443sm hinzugekommen.



Hier von allen unseren wunderbaren, eindrucklichen, lehrreichen, interessanten, nachdenklichen, überwältigenden, amüsanten, aufregenden und schönen Erlebnissen während dieses besonderen Törns zu berichten, würde definitiv den Rahmen in diesem Clubmagazin sprengen.



Ich berichte Euch gerne im kommenden Winter darüber in einem Vortrag im SCIA Clubhaus. Würde mich freuen, wenn das Clubhaus bei der Gelegenheit wieder voll wird. Hans



Der Defi Wind – Ein Regatta der Superlative

Liebe Segelfreunde, neben dem Katamaran- und Jollensegeln fröne ich seit Kindheitstagen einer weiteren Passion: Dem Windsurfen. Im SCIA finden sich unter uns Seglern einige aktive und ehemalige Windsurfer, welche diese Passion mit mir teilen. In unserem Verein, der die Pflege und die Förderung des Wassersports, insbesondere des Segelsports verfolgt, möchte ich gerne auch einmal das Augenmerk auf die „Mutter aller Trendsportarten“ richten, welche als Sparte im DSV seit über 30 Jahren betreut wird und mit dem IQ Foil eine der jüngsten olympischen Segeldisziplinen darstellt.

Einmal pro Jahr findet in Gruissan, Südfrankreich der Défi Wind, die größte und härteste Windsurfregatta der Welt statt. Der Wettkampf erstreckt sich über insgesamt 4 Tage und die reinen Zahlen lassen bereits die Dimension erahnen: 1400 Starter im Alter von 13 bis 76 Jahren, Profis und Amateure, Finne und Foil gemischt, 4 Rennen à 40 km, also 160km Gesamtstrecke! Mindestwindgeschwindigkeit zum Start des Rennens: 25 Knoten.



In der kalten Winterzeit habe ich den Beschluss gefasst, erstmalig an dieser Regatta teilzunehmen. Im Februar wurde die Meldeliste geöffnet und es gelang mir frühzeitig einen der begehrten und limitierten Startplätze zu ergattern. Innerhalb kurzer Zeit waren alle 1400 Plätze vergeben.

Teilnehmerrekord!



Ab diesem Moment war klar: Ich bin dabei

Aber ohne eine entsprechende körperliche Vorbereitung wird es unmöglich, die gesamte Distanz zu bewältigen.

So begann ich täglich meinen Körper auf die bevorstehenden Strapazen mit gezieltem Kraft-, Ausdauer- und Koordinations-training vorzubereiten. Ein Problem stellte das echte Training auf dem Wasser dar, nachdem wir leider nicht mit starken Winden und milden Temperaturen gesegnet sind. Jeder Sturmtag im Winter wurde also trotz widrigster Bedingungen (meist mit Temperaturen zwischen -5 und 10 Grad) zum Training auf unserem geliebten Ammersee genutzt.

Am 12. Mai ging es schließlich los. Ich startete mit meinem vollgepackten VW Bus (3 Windsurfboards, 7 Segel, 3 Gabelbäume und einem riesigen Haufen an Zusatzmaterial) meine 1100km lange Fahrt nach Südfrankreich. Es ging zunächst in das bekannte Starkwindrevier Leucate, um mich intensiv unter lokalen Bedingungen 5 Tage auf den Wettkampf vorzubereiten. Dort angekommen herrschten ideale Trainingsbedingungen: Milde 23 Grad, ein starker Tramontana, welcher jeden Tag mit 40 – 50 Knoten blies und dies bei strahlendem Sonnenschein. Ein Paradies!

Nun konnte endlich entsprechend trainiert werden. Es galt, die idealen Segel- und Boardkombinationen sowie die passenden Materialeinstellungen für extremen Starkwind zu finden. Außerdem war es die erste Möglichkeit die Gesamtdistanz eines Laufes, nämlich 40km am Stück zu absolvieren.

Nach den Trainingstagen zog ich nach Gruissan, den Ort des Wettbewerbs, weiter. Es folgte die Registrierung vor Ort mit Vergabe der Teilnehmertrikots und GPS-Tracker zur Überwachung während der Regatta. Am ersten Wettkampftag stand ich früh auf und war zugegebenermaßen doch ein bisschen aufgeregt. Das Material musste an den Strand geschafft und aufgebaut werden. Der Wind blies mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 30 Knoten etwas schwächer als im Training, was die Materialwahl erschwerte.

In der Steuermannsbesprechung wurde dann nochmal der Ablauf erklärt: Der Start erfolgt für alle Teilnehmer als Hasenstart an einer Startlinie mit 900m Länge. Der gesamte Kurs wird in etwa bei Halbwind (ablandig) gefahren. Es geht 10km zur ersten Tonne parallel zum Strand und wieder zurück, insgesamt 2 Runden.

Der 60 Minuten Countdown zum Start begann und alle Teilnehmer begaben sich nach und nach aufs Wasser. Jeder versuchte sich möglichst gut zu positionieren um direkt nach der Passage des Startboots die Linie möglichst in Gleitfahrt zu überqueren. Dies ist selbst bei 30 Knoten Wind auf Grund der starken Abwinde schwieriger als man denkt.



Der Countdown lief ab und das Startboot begann mit einer Geschwindigkeit von 40 Knoten die 900m lange Startlinie von Lee nach Luv zu rasen. Die meisten Profisurfer starteten im Leebereich.

Ich hatte mich erst mal für die Mitte entschieden und erwischte einen mittelmäßigen Start. Es gestaltete sich bei einem ungünstigen Windeinfallswinkel als erstaunlich schwierig Höhe zu laufen, was mich im ersten Rennen viel Zeit kostete. Nach 59 Minuten beendete ich die erste Wettfahrt, bei der ich mit Aufkreuzen insgesamt ca. 50km zurücklegte.

Der erste Tag war für viele Teilnehmer schwierig und es berichteten auch im Profilager einige Athleten über Probleme beim Höhelaufen. An diesem Tag mussten bereits über 140 Teilnehmer von der Sicherheitscrew gerettet werden, die auf Grund von Erschöpfung, Materialbruch oder Verletzung zu Aufgabe gezwungen waren. Das Sicherheitsteam, bestehend aus über 150 Rettungsschwimmern auf 30 Motorbooten sowie Jetskis lieferte eine beachtliche Leistung.

Der zweite Renntag verlief für mich deutlich besser. Bereits beim warm-up erreichte ich eine Spitzengeschwindigkeit von über 62 km/h was ich als gute Prognose wertete.



Am Ende des Tages errang ich im ersten Lauf den 487. und iwar die Geschwindigkeit, mit der die Profisurfer die Strecke absolvieren: Es wurden Spitzengeschwindigkeiten um die 80km/h erreicht und die Besten beendeten die Wettfahrten in knapp über 30 Minuten! Enorm, wenn man bedenkt, dass man mit dem Fahrrad für 40km 2-3 Stunden benötigt... Ebenso ist es auch ein wenig beängstigend, wenn man sich auf dem 8er Kurs mit einem Geschwindigkeitsunterschied von 140km/h und mehr entgegenkommt.

Nach den Rennen konnte man gemütlich durch das eigens aufgebaute Surferdorf schlendern, in dem sich die Sponsoren an vielen Ständen mit den Profis präsentierten und einiges an Kulinarik (z.B. Freibier und "Frei-Austern") und Unterhaltung geboten war.

Das letzte Rennen beendete ich auf dem 653. Platz, was mir abschließend den 577. Platz in der Gesamtwertung (Finne und Foil) bescherte. In der Finnenwertung wurde ich 340ster. Von über 70 deutschen Teilnehmern konnte ich mich auf dem 13. Platz einordnen.

DerDefi Wind 2023 war eine beeindruckende Erfahrung und eins ist gewiss: Es war sicherlich nicht meine letzte Teilnahme!



<https://www.windsurfers.de/videos/defi-wind-gruissan-2023-defi-wind-a13161>



WM – 2023 Den Haag 49erFX Team Hofmann Bartelheimer

Der Weg zu den olympischen Spielen 2024 Paris hat offiziell angefangen. Für uns bedeutet das die „RoadToMarseille“, wo 2024 die Segelregatten stattfinden werden. Im Segeln fängt ein solcher Zyklus immer mit einer gemeinsamen Weltmeisterschaft aller olympischen Bootsklassen an, wo die ersten olympischen Nationentickets vergeben werden. Dieses Jahr kamen dementsprechend Ilca6, Ilca7, 470er, 49er, 49erFX, Nacra17, IQFoil, und Kiter zusammen nach Den Haag (NED), um ihre Nationen für die Spiele zu qualifizieren.



Für uns war es das erste Event mit solch einer Bedeutung und sehr beeindruckend. Es gab deutlich mehr Regularien im Vorhinein und während des Events, wie zum Beispiel feste Trainingszeiten und Trainingsareas.

Wir fühlten uns jedoch an Day 0 gut vorbereitet. Wir hatten bereits vier Wochen des Jahres in Den Haag im Training verbracht und fühlten uns in den Bedingungen wohl. Den Haag ist ein super spezielles Revier. Oft hat man mehrere Wellensysteme aus Swell, Windwellen, Tide und reflektierenden Wellen, die sich überlagern, dazu kommt noch Strom von bis zu 2knt und mehr, je nach Tageszeit aus ungefährer Windrichtung oder entgegengesetzt. Das bedeutet für uns vor allem beim Start, an den Tonnen und Laylines viel Konzentration und deutlich anderes Verhalten, als wir es gewohnt sind.

Nach einer reibungslosen Vermessung, einer guten Vorbereitung vor Ort und der Eröffnungsfeier konnte es dann am Freitag für uns endlich losgehen. Geplant waren für uns 3 Qualifikationstage mit jeweils 3 Rennen, ein Reservetag, 2 Finaltage mit jeweils 3 Rennen, noch einem Reservetag und zum Schluss das Medal Race.



Wir konnten gut in die Regatta starten, und im zweiten Rennen unseren ersten Rennsieg bei einer WM ersegeln. Das freute uns riesig und zeigte uns wozu wir fähig sind. Nach 3 soliden Qualifikationstagen mit immer circa 12-14knt Grundwind und 1.5knt Strömung aus Windrichtung lagen wir auf Gesamtplatz 13. Wir konnten zufrieden in unseren Reserve/Ruhetag gehen.



Danach wurde die Flotte in Gold- und Silbergruppe unterteilt, und die Bedingungen hatten sich deutlich verändert. Der Wind hatte die Richtung gewechselt, sodass wir 9-12knt Wind und 1knt Strömung aus der entgegengesetzten Richtung hatten. Dies bedeutete für uns eine große Umstellung: mehrere 100m hinter der Starlinie stehen, und ein deutlich anderes Verhalten an den Bahnmarken und Laylines war gefordert. Das Feld mit 19 verschiedenen Nationen in der Goldfleet war unglaublich stark und die Situationen an den Tonnen dementsprechend umso enger. Wir hatten viel zu kämpfen uns in den Bedingungen mit all den anderen guten Teams zu behaupten. Viele enge Situationen konnten wir nicht zu unserem Vorteil nutzen, da uns schlicht die Erfahrung fehlte. Wir hatten auch in den Finalrennen unsere guten Momente, verloren jedoch die Plätze im Ziel. Ziemlich frustriert beendeten wir den letzten Tag in der Gesamtplatzierung 23.

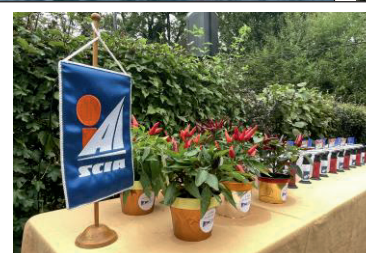
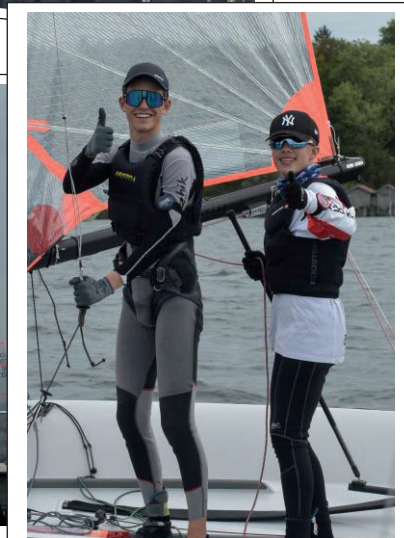
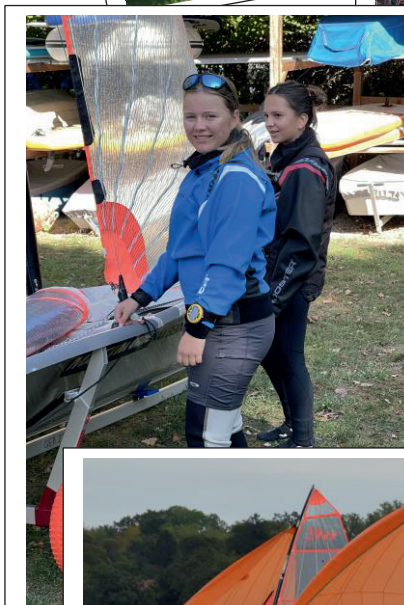
Zurückblickend wissen wir, dass es trotzdem eine gute Leistung war, die wir gezeigt haben. Nach einer für uns schwierigen Saison sind wir ein solides Ergebnis gefahren. Wir haben unser Kaderkriterium, an dem für uns auch unglaublich viel hängt, bestätigt. Außerdem haben wir viele neue Kleinigkeiten, an denen wir in den nächsten Monaten arbeiten wollen, denn am Ende waren es diese, die uns viel gekostet haben. Wir schauen optimistisch den nächsten Events entgegen und danken unseren Sponsoren und allen Anderen, die uns weiter unterstützen und anfeuern. Nach zwei Wochen Urlaub geht es für uns weiter mit Training in Marseille (FRA) und danach in Vilamoura (POR), wo im November bei der Europameisterschaft das nächste Nationenticket vergeben wird.



Cathi Bartelheimer - SCIA

Hier sprechen die Fotos für sich selbst 😊

29er



Alle Fotos und Ergebnisse im SCIA Web

Vor Jahren gelesen: Autor unbekannt
Hier mit Buchempfehlung.

Amerikaner ankern anders

Skipper kann man nicht nur an ihrer Nationalitätenflagge unterscheiden, sondern auch an der Art wie sie ankern:

Die Italiener sind lässig, die Amerikaner unbekümmert, die Franzosen unbelehrbar, die Deutschen belehrend, die Griechen hysterisch, die Nordländer umständlich und die Briten sind "wilde Hunde". Das soll nun nicht heißen, dass alle Griechen Choleriker und alle Deutschen Schulmeister sind, so wie ja auch nicht alle Schweden blond und blauäugig, nicht alle Iren rothaarig und nicht alle Italiener katholisch sind, aber eine gewisse Typisierung lässt sich soweit treffen.

Es würde beispielsweise einem Südländer, sei er Grieche, Italiener oder Türke, nie im Traum einfallen, einen Skipper-Kollegen, dessen Anker schon das dritte mal slippt, anzusprechen, um ihn mit der Binsenweisheit zu belehren: "Sie müssen mehr Kette stecken". So etwas machen nur Deutsche.

Amerikaner geben sich mit der Frage, ob der Anker wirklich hält, erst gar nicht ab. Der Skipper, Kategorie Amerikaner, rauscht mit seinem Boot zum Ankerplatz, wirft das Eisen und ein paar Meter Kette ins Wasser, vertraut auf Gott und geht schwimmen. Wenn ihn Gott enttäuscht, kommt ihm das Schiff nachgeschwommen, ich habe aber auch schon beobachtet, wie die Yacht in die andere Richtung getrieben ist. So schnell habe ich noch keinen Skipper schwimmen sehen.

So wie vor den unbekümmerten Amerikanern muss man sich auch vor den Franzosen in Acht nehmen. Die haben das Segeln und Ankern angeblich erfunden und sind daher unbelehrbar, erstens, weil sie nur französisch sprechen und zweitens, weil sie auch aus Erfahrung nicht klug werden wollen. Da hängt sich so ein Skipper, Kategorie Franzose, dicht an die Mole, um es den Damen seiner Crew leichter zu machen, das Schiff im engen modischen Röckchen zu verlassen. Ein Kavalier der alten Schule. Von allen Nachbarn und guten Geistern beschworen, sich doch etwas weiter nach draußen zu verlegen, da der Schwell der ein- und auslaufenden Fähren mörderisch ist, verholt sich der Skipper um einen Meter. Er weiß es besser. Der Schwell einer kleinen Motoryacht bringt den Franzosen schon kurze Zeit später in Bedrängnis, weil der zu kurz gesetzte Anker slippt. Der Franzose verholt sich jetzt zwar um gute drei Meter - weiter als jeder andere - doch denkt er nicht daran den Anker neu zu setzen. Die erste Fähre kommt. Ihr Schwell ist tatsächlich mörderisch und drückt die französische Yacht schräg soweit an die Mole, dass sie auf Grund sitzt. Helfer eilen herbei und schieben und drücken das Boot zurück ins tiefe Wasser. Der Skipper ist nicht da. Als er nach Stunden mit den Damen vom Abendessen zurückkehrt, hält er die Geschichte für einen Übersetzungsfehler.

Wenn sich ein Nordländer zu einem Ankermanöver entschließt, dann geht er die Sache bedächtig an. Zunächst motort er zwischen allen Ankerliegern hin und her, bis er zumindest eine andere nordische Yacht ausgemacht hat. Dabei unterscheiden die Schweden zwischen Finnen und dem Rest der Welt, denn mit Finnen können sie nicht gut. Man kann sich mit Leuten, die eins, zwei, drei, mit yksi, kaksi, kolme übersetzten, nicht unterhalten. Ist eine nordische Yacht (ausgenommen eine finnische) gefunden, geht der Nordländer erst einmal längsseits, um einen Schnaps zu trinken, im Gegenzug zu einem Schnaps einzuladen, und um sich um die Modalitäten des Ankerplatzes zu erkundigen: Mit allen Informationen versorgt, trinkt der Nordländer noch einen Schnaps, ehe er mit dem eigentlichen Ankermanöver beginnt. Irgendwann ist es dann soweit.

Für einen Italiener ist so ein Lokalausweis undenkbar.

Der Italiener besitzt oder chartert eine Yacht, damit er nicht ins Wasser muss und er wirft den Anker nur, um in Ruhe Mittagessen und ungestört seine Siesta halten zu können. Dazu genügt es, wenn der Anker an einem Büschel Seegras hängt. Über Nacht bleibt der Italiener ohnedies nie am Ankerplatz. Sobald die Sonne sinkt, segelt oder motort er mit allen anderen Italienern zum nächsten Hafen, um nach diesen endlosen Stunden der Ruhe endlich wieder unter Leute zu kommen.

Im Gegensatz zur Lässigkeit, mit der die Italiener ihren Anker baden, befinden sich die Skipper griechischer Prägung während des gesamten Ankermanövers in permanenter Aufregung: Der Ankergrund passt nicht, die Vorschiffcrew ist zu langsam oder zu voreilig, der Abstand zum Nachbarn ist zu klein, der zum Ufer zu groß. Griechen ankern nicht, sie verhindern Katastrophen, deshalb rennen sie auf dem Schiff ununterbrochen auf und ab: Nach vorne, um der Ankercrew alles zum dritten mal zu erklären, nach hinten um den Gashebel von voll vorwärts auf volle Kraft zurück zu reißen, nach vorne, um die Crew zusammenzustauchen, nach hinten um sich über die Unfähigkeit des Ankermaats zu beklagen. Und das alles in einer Lautstärke, als gelte es einen Flugzeugträger zu kommandieren. Er macht auch keinen Hehl daraus, dass er jeden anderen Skipper, außer sich selbst, für einen unerfahrenen Dilettanten hält. Andererseits: Liegt man schließlich in sicherem Abstand, so ist der Grieche der lebenswürdigste Nachbar, stets bereit zu einem Schwätzchen.

Bleiben noch die "wilden Hunde", die Briten. Sie preschen mitten unter die anderen Yachten hinein, werfen ihren Anker, wo er ihnen gerade ausrauscht und kümmern sich einen Deut um andere Ketten, Anker, Leinen oder Schwoikreise. "Don't worry" ist die Zauberformel, mit der sie alle Proteste abwehren, "it will do" der Glaubenssatz, mit dem sie sich selbst überzeugen, dass zumindest im Augenblick nichts mehr zu tun ist.

Ich selbst kann mich in diese Kategorien nicht recht einordnen. Mir fehlt von jeder ein bisschen. Von den Italienern die Nonchalance, von den Amerikanern die Unbekümmertheit, von den Franzosen die Selbstsicherheit. Ich hätte gerne mehr vom Temperament der Griechen, wäre gerne so überzeugt von mir wie die Deutschen, und tränke auch gerne vor jedem Ankermanöver einen Schnaps, wie die Nordländer, allerdings würde ich dabei meine Badehose anbehalten. Das Manko, das sich da bei mir auftut, versuche ich mit Ruhe und Beharrlichkeit wett zu machen, das heißt, ich fahre meine Ankermanöver ruhig und beharrlich, wenn es sein muss auch 13 mal. Aber letzten Endes interessiert mich nur das Ergebnis: Der Anker muss halten. Mit dem britischen "it will do" kann ich mich nicht anfreunden.



Segelfreunde aus Riederau und Schondorf beim Espresso-Race am Start.

Mitte Oktober packen schon manche Seglerinnen und Segler Ihr Schiff ein und beenden die Saison.

Wir hatten noch unsere Espresso-Race-Regatta zum Abschluss der Saison im Kalender. Wechselhaftes Wetter war angesagt und es sollte kalt und windig werden. Umso überrascht waren Rüdiger und ich doch in den letzten Tagen der 41. Kalenderwoche noch recht viele Meldungen zu bekommen. Dabei waren es mit Lu, und seiner Olive einer Waarschip 660, Theodoro und Rainer, mit Ihrer Lightblue einer Snipe, Segler vom AYC und Dirk, auf seiner 470 Jolle vom SC-Riederau, Segler die doch eine Tour von 5.21nm (also knapp 10 Km Luftlinie), nur mal so um zu uns zu kommen, auf sich genommen haben.

Respekt, sportlich! Nicht weniger erwähnenswert Joshua, Camilo, Tadeus, Felix auf Ihren ILCA 7 vom LHS Landheim Schondorf. Lu segelte seine Olive Einhand zum SCIA. Der Wind kündigte sich „knackig“ an, was mich auf die Idee brachte Lu einen Vorschoter aus dem Kreis der SCIA-Seglerinnen und Segler zu empfehlen. Ein paar Minuten zuvor hatte ich Tizian gefragt was er segeln würde, wieder Opti? Er hatte irgendwie noch keinen Plan. Mit Lu im Gespräch dachte ich spontan „Tizian, das passt doch“. Ich kenne Lu von meinen Klassiker Aktivitäten, Lu ist ein erfahrener Segler, also bekannt gemacht und die Beiden waren ein Team für den Anlass.

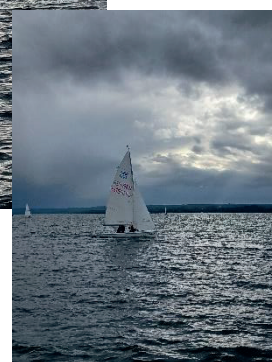
Ich war dann doch überrascht als ich Tizian als Dickschiff-Skipper auf der Olive auf der Strecke sah.

„Ah, Tizian kann auch Dickschiff!“ Sein Strahlen verrät, er hatte wohl richtig Spaß und auch Lu hat es offensichtlich gefallen.

Aus dem Kreis der obengenannten „Riederau-Segler“ gab es positive Resonanz, ob wohl ich in meiner Eigenschaft als Regatta-Leiter gestehe, die Startlinie hätte ich etwas besser legen können. Darüber aber kein Wort, wir haben einen tollen Regatta-Tag verlebt, die Stimmung war prima und unsere Gäste haben uns letztlich auch mit Ihren Platzierungen beeindruckt.



Theodor und Rainer Patz 1,
Joshua Platz 2,
Leonard Platz 5,
Dirk Platz 8,
Camilo Platz 10



Vermisst im Ammersee, oder wie alles begann.

Vielleicht ist euch ja auch schon aufgefallen, dass man im SCIA öfters mal Menschen und Hunde in Einsatzkleidung sieht. Woran das liegt ist eigentlich ein glücklicher Zufall, unser Vereinsmitglied Kai Einfeldt hat im vorletzten Jahr, die Polizei und eine Tauchfirma bei der Suche nach einem vermissten Angler im Ammersee unterstützt und das Team hatte tatsächlich Erfolg und konnte den Vermissten mit Hilfe seiner Hündin Nala nach 27 Stunden finden.



Kurz danach wurde bei einer spektakulären Suche auf dem Bodensee ein Vermisster nach einem Jahr im Bodensee von den Hunden geortet und konnte anschließend wieder in Zusammenarbeit mit den Tauchspezialisten und der Polizei geborgen werden.

Inzwischen haben wir als THS viele weitere Fälle gelöst, so leider auch zweimal auf dem Ammersee, wo uns der SCIA nicht nur mit der Trainingsmöglichkeit des Clubgeländes unterstützt, sondern auch im Einsatz tatkräftig geholfen hat, genauso wie der Herrschinger Segelclub bei der Suche in der Herrschinger Bucht.

Unsere Suchen bringen uns inzwischen Deutschlandweit Anfragen, einer der aufwendigsten Suchen war die Vermisung einer Person im Forgensee, die wir mit Hilfe der Hunden nach 2,5 Jahren finden konnten.

Details siehe auf Facebook
> www.technische-hundestaffel.de

Wir als Technische Hundestaffel haben es uns zur Aufgabe gemacht, Menschen zu helfen, besonders dann, wenn von behördlicher Seite alle Suchmaßnahmen beendet wurden. Falls nötig greifen wir die Fäden wieder auf und bearbeiten die Fälle vernetzt und offen mit den zuständigen Behörden wie Polizei oder Staatsanwaltschaft weiter. Wir bieten eine professionelle Unterstützung bei der Suche von Vermissten in Gewässern oder an Land auch bei Langzeitvermisungen.

Die Technische Hundestaffel ist im Laufe der Zeit wiederholt an die Grenzen ihrer jeweiligen Möglichkeiten gestoßen; durch die Zusammenarbeit von Hundenasen mit technischen Hilfsmitteln wie GPS für die Suchhunde, Unterwasserdrohnen, Sonar, Sidescan können diese Hindernisse nun überwunden werden. So ist durch die speziell ausgebildeten Hunde die Eingrenzung von großen Suchgebieten auf die relevanten Bereiche möglich, die flächendeckende Feinabsuche und anschließende Bergung von Vermissten wiederum erfordert

technisches Equipment, dies wird bei Bedarf über die Behörden wie Polizei, THW oder Hilfsorganisationen wie Wasserwacht oder DLRG hinzugezogen.

Diese Bündelung der Fähigkeiten von Hund, Mensch und Technik ermöglichte die Aufklärung von inzwischen mehr als 9 Vermisstenfällen innerhalb von nur einem Jahr.

Die Technische Hundestaffel ist bei ihrem Tun in erster Linie auf den ehrenamtlichen Einsatz der Hundeführer*innen und den ihrer Hunde angewiesen, aber auch auf Geld- und Sachspenden für die nötige Ausstattung der Zwei- und Vierbeiner.

Im letzten Jahr konnte ein eigener Staffelanhängen für das Einsatzboot und die Unterbringung der Technik angeschafft werden. Hier ist unser Mitglied Alexander Eldracher Beck im Vorstand des Vereines als Kassenwart in der THS eine große Unterstützung.

Aktuell ist die Technische Hundestaffel für ein wissenschaftliches Experiment gefragt, bei der es um die außergewöhnliche Suchleistung der Suchhunde geht.

Seit 2022 ist die Technische Hundestaffel e.V im Katastrophenschutzplan des Landkreises Starnberg und kann somit auch außerhalb von allen Behörden sowie Hilfsorganisationen kostenlos zu Vermisstenfällen rund um die Uhr alarmiert werden.



Hollywood am Ammersee

Filmdreh im SCIA am 22. April und 5. Juli 2023

Franz Indra, geb. 1975 in München, inzwischen Filmemacher in seiner Wahlheimat Hamburg, ist bekannt durch einige Kurzfilme wie "Carls Schwester" oder "lange Schatten", TV-Dokumentationen "Burkina Faso - Zwischen Gestern und Morgen" oder "50 Jahre Aikido in Deutschland" sowie "Musik"-videos, u.a. auch zum Gedicht "Chanson" von Ernst Jandl. Er besitzt sowohl ein Diplom in Mathematik (TU-München) als auch in Visueller Kommunikation (bei Wim Wenders, Hochschule für bildende Künste in Hamburg). Zeitweise saß er in der Jury der Münchner Filmfestspiele.

In regelmäßigen Abständen dreht Franz zusammen mit Laiendarstellern aus seinem Freundeskreis Krimigeschichten in Spielfilmlänge rund um Dr. in Rüdigerd Roebe und sein Aleph Team (Mac/Maggie und Pia), zuletzt "Roebe Unleashed", wo bereits 2014 einige kurze Szenen am SCIA Clubsteg entstanden. Diese Filme werden nicht öffentlich gezeigt, sondern nur im Freundeskreis vorgeführt bzw. auf DVD verteilt.

Bei "Roebe on Fire", dem neuen Dreh hat Dr. Roebe sogar 3 Morde zu lösen, entsprechend werden 3 etwa halbstündige Krimis entstehen. Bei einer der Episoden dient das SCIA-Clubhaus als Villa des Mordopfers, in der alle Beteiligten zusammentreffen und der Fall aufgeklärt wird.



Wie üblich war der Dreh am SCIA im April ein bunter Nachmittag und ging bis weit in die Nacht. Einige Clubmitglieder konnten ein paar schnelle Blicke auf die Akteure und das Set ergattern. Michi Wiedemann hat dankenswerterweise reichlich Photos gemacht.

Wir freuen uns schon darauf, im kommenden Sommer (2024), nach Fertigstellung der neuen Filme, Euch alle zu einer Vorführung im SCIA begrüßen zu dürfen. Wie schon bei "Roebe Unleashed" werden sicher auch einige der Schauspielerinnen und Schauspieler anwesend sein. Der Termin wird rechtzeitig bekannt gegeben.



Trailer von Dr. Roebe Krimis sind unter <https://vimeo.com/showcase/3310952> zu finden.

In eigenen Sache:



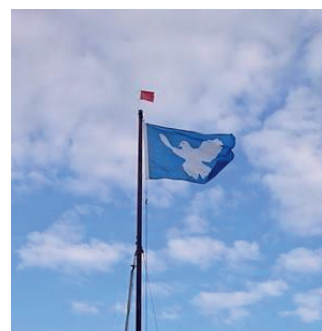
Wer hat Spaß Mitglied der RAUM-Redaktion zu werden?

Bevorzugt eine Seglerin oder Segler, oder jemand aus dem Familienkreis die einen beruflichen Hintergrund zu Grafik & Design hat. Bislang stelle ich das Magazin alleine zusammen, wobei mir Gilla als Lektorin und zur Rechtschreibprüfung zur Seite steht. Kontakt: raum@scia-ammersee.de
Links: Raum Ausgabe 2-81

Zum guten Schluss.

Im Namen des Vorstandes wünschen wir allen Seglerinnen und Seglern, Freunden des SCIA, Sponsoren und Helferinnen und Helfern eine frohe Winterzeit, besinnliche Weihnachtstage und einen guten Rutsch in's neue Jahr. Hoffen wir, dass die Welt zu Verstand kommt und die Menschen begreifen, dass alle nur Frieden wollen, einfach nur Frieden.

Herzlich Jochen & Gilla



Münchner Kindl, Freunde des SCIA, erfreuen uns immer wieder, wenn Familie Hart ihren Senf dazu geben. Dabei erklärt sich, dass hier nicht das Sprichwörtliche gemeint ist. Nein, es sind die Produkte, die außerordentlich beliebt sind. Wir wollen nicht behaupten, dass manch Regattasegler nur an den Start geht, um anlässlich der Siegerehrung den einen oder anderen Münchner Kindl Senf mit nach Hause zu nehmen. Man könnte auf die Idee kommen. Wie auch immer, wir denken einige unsere Seglerinnen und Segler werden sich für die Weihnachtstage mit Münchner Kindl eindecken, die Produkte sind einfach köstlich !!!
Schaut auf die Webseite und, was es gibt. Wir danken der Familie Hart ganz herzlich 😊

Ein Senf mit Biografie

Um 1920 hatte unsere Familie eine Metzgerei am Münchner Viktualienmarkt und verkaufte den Süßen Münchner Kindl Senf zur Weißwurst

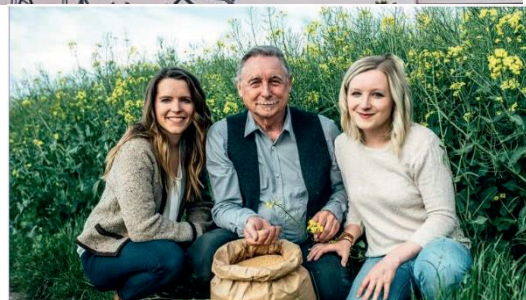
Abert Hartl, der Neffe, war kein Metzger mehr, stellte allerdings weiterhin den Beliebten Münchner Kindl Senf für die Münchner Traditions-Gastronomie her.

Theo Hartl übernimmt 1986 mit seinem guten Freund Eberhard König die Senfherstellung von seinem Vater Albert.

Karin, Theos Frau, setzte sich sehr früh schon mit der ökologischen und vollwertigen Ernährung auseinander. Auslöser war die schlimme Umweltkatastrophe Tschernobyl und somit entstand für sie die wichtigste Frage:
„Wie können wir nachhaltiger leben?“

Theo und Karin beschlossen also 1986 die Senftradition neu zu denken und stellten komplett auf ökologische Zutaten um. Soweit wie möglich, fanden sie auch regionale Partner, mit denen wir bis heute gut zusammenarbeiten.

Die Senfküche zog zunächst in die -Garage von Theo & Katrin. Dort stellten sie den „neuen“ Bio-Senf her und entwickelten viele Senfsorten dazu. ... Da die Senfherstellung direkt Zuhause war, waren wir Kinder von Anfang an mit dabei. Recht schnell war auch für uns klar, wir wollen später auch einmal Senf machen. Und so ist inzwischen die komplette Familie im Senfwerk, eine richtige Senffamilie.



Catalina,
Theo,
Lisana



Kontakt: 08141/363 770 oder E-Mail: info@muenchner-kindl-senf.de - www.muenchner-kindl-senf.de

Gedruckt wird RAUM bei:

Lindner Druck OHG,
Max-von-Eyth-Str. 8,
86899 Landsberg am Lech ,
Tel.: +49 8191- 33 43 012,
E-Mail: info@lindnerdruck.de



LINDNERDRUCK