

Elbsegler

SVR Magazin

I / 2013



Das Geheimnis des Wendegetriebes

Andreas Herz

Carpe Ventem - Nutze den Wind

Hanns-Björn Rüppell

Foto: Elke Herz - Segellogger OBAN in Schleimünde



Foto: Elke Herz

Robbe & Berking Classics 2012 - Flensburger Förde

Impressum

Herausgeber: Segler-Vereinigung Reiherstieg von 1926 e.V.
Finkenrieker Hauptdeich 14 – 21109 Hamburg
www.svr-hamburg.de info@svr-hamburg.de
18. Jahrgang 35. Ausgabe 140 Exemplare

Redaktion: Gerd Köncke Tel.: 040 / 642 62 23
e-mail: gerd.koencke@alice.de
Gestaltung: Elke Herz Tel.: 040 / 34 43 50
e-mail: elke.herz@t-online.de

Namentlich gekennzeichnete Artikel liegen außerhalb der Verantwortung der Redaktion. Eine Kürzung der Artikel bleibt der Redaktion vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers.
Redaktionsschluß für den Elbsegler 2/2013 ist der 30. Okt. 2013

Liebe Elbsegler-Leser!

2013 ist ein ereignisreiches Jahr. Der SVR musste einen neuen Vorstand wählen. Die internationale Bauausstellung beginnt in diesem Jahr und wird ein interessiertes Publikum auf die Elbinsel locken. Auch die internationale Gartenschau findet in diesem Jahr hier statt. Und schließlich haben wir im September Bundestagswahlen.

Im chinesischen Tierkreis-Kalender ist 2013 das Jahr der Wasserschlange. Neben zahlreichen Kommentaren und Horoskopen findet man hierzu:

<http://www.xuexizhongwen.de/mondkalender-2013.htm>

Die undurchsichtige Art der Wasserschlange führt dazu, dass auch 2013 Konfrontationen und Disharmonien nicht ausgeschlossen werden können. Es ist ratsam, sich jetzt weniger auf sein Bauchgefühl zu verlassen, sondern analytisch und mit Verstand vorzugehen, um die Konflikte zu lösen. Es kann auch sein, dass die Konsequenzen aus Fehlern, die 2012, im Jahr des Drachen, begangen wurden, nun gezogen werden müssen. Hier gilt ebenfalls, dass ein kühler Kopf und klare Entscheidungen oft weiter führen, als überstürztes, intuitives Handeln. Die Wasserschlange gilt in China als das weiseste Tier und ist ein guter Ratgeber im Umgang mit Konflikten.

Damit ist die Situation des SVR präzise beschrieben.

Wieder werden sich dieses Jahr SportkameradInnen mit ihren Schiffen auf den Sommer-Törn begeben, meist zur Ostsee durch den Nord-Ostsee-Kanal oder durch den Elbe-Lübeck-Kanal.

Mit der schleppenden Bearbeitung der Ausschreibungsverfahren durch das Bundes-Verkehrsministerium und der damit einhergehenden Verzö-

gerung für den Bau der 5. Schleusenammer in Brunsbüttel scheint es für die NOK Fahrer dieses Jahr einen ruhigen, normalen Sommer zu geben. Der Bau der 5. Schleuse wird erst nächstes Jahr beginnen und bis 2020 dauern. Nach dem in 2012 der Verkehr in Kiel-Holtenau durch Ausfall von drei der 4 Schleusenammern über einen längeren Zeitraum fast zusammengebrochen war, haben die Sportboote dieses Jahr auch hier wieder freie Fahrt – will sagen, normalen Schleusenbetrieb.

Auch in unserer Nachbarschaft, an der Harburger Schleuse, sind Sanierungsarbeiten geplant. Wir wissen bereits, dass es hier Verzögerungen geben wird. Dieses Jahr wird es hier mehrere Sperrzeiten geben, die kurzfristig angekündigt werden. Es ist damit zu rechnen, dass manches Sportboot den sicheren Hafen Holstenkaten ansteuern wird, um hier eine Weile festzumachen. Für diesen Fall wird unsere Anlage vorbereitet sein.

Ich wünsche allen SportkameradInnen, dass sie nach einem schönen Sommer 2013 wohlbehalten in den SVR zurückkehren, nachdem sie die Ereignisse des Jahres sicher durchschiffen haben.



Andreas Herz

Aus der Vereinigung



Foto: Elke Herz

Seit dem 01. Februar 2013 hat unsere Vereinigung einen neuen geschäftsführenden Vorstand. Es sind:

Andreas Herz	I. Vorsitzender
Roswitha Sumfleth	2. Vorsitzende
Monika Rosenau	I. Kassiererin

Liebe Elbseglerleser,

was war denn da los in unserer Segler-Vereinigung? Auch ohne Maja-Kalender hatten wir genug Wirbel und eine geheime Wahl mit der Garantie von 100% der Stimmen gab es bei uns noch nie. Nun bestand die Gefahr, mit so einem Votum wiedergewählt zu werden. Da mussten Sicherheiten eingebaut werden. Ein als Unterstützung gedachter Beitrag im Elbsegler wurde zu 100% anders betrachtet und führte zu ernsthafter Verstimmung.

Um die zu vergebenen Posten alle zu besetzen, wurde im Januar der erweiterte Vorstand erneut zusammengerufen. Was sich dann abspielte, bleibt besser im geschlossenen Clubhaus.

Ein Hackerangriff auf unsere Homepage kurz nach diesem Desaster machte mich etwas nachdenklich.

Das völlige Verschwinden aller Daten und damit der gesamten, vielfach beachteten und sehr gelungenen, Homepage war dann für mich schon sehr schade.

Die Wahl eines neuen Vorstandes ging dann aber besser als viele gedacht hatten, weil Ehrenvorsitzender und Ältestenrat gute Vorarbeit geleistet haben.

Mit Andreas, Roswitha und Monika haben wir ein Trio gefunden, das sich in dem Metier auskennt und eine Aufbruchstimmung unter den Mitgliedern geweckt hat.

Mit Bastian Voigt haben wir einen Fachmann für die Neugestaltung und Pflege unserer Homepage gefunden.

Ein Schriftführer wird aber unbedingt noch benötigt. Der Vorstand wird für jede Unterstützung dankbar sein.

Es grüsst mit „Goode Wind – Ahoi“

Gerd Köncke

Der geschäftsführende Vorstand als Pflichtorgan nach dem BGB §26

Ein eingetragener Verein agiert als juristische Person, kann Verträge abschließen und geschäftliche Handlungen vornehmen. Mitglieder haften nicht für die Rechtsgeschäfte des Vereins. Sie können entsprechend der Satzung den Verein verlassen oder neu eintreten. Nur so können Sportvereine Anlagen bewirtschaften, Gelder einziehen und Ausgaben tätigen.

Für die Gewährung des Vereinsstatus verlangt der Gesetzgeber eine funktionierende Geschäftsführung. Diese übernimmt i.d.R. ein geschäftsführender Vorstand, der sich aus gewählten Vereinsmitgliedern zusammensetzt.

Diese einzige Bedingung, die der Gesetzgeber einem eingetragenen Verein auferlegt, induziert folgende Regel: Gibt es keinen Vorstand gibt es auch keinen Verein.

Viele Vereine tun sich schwer den vom Gesetzgeber verlangten Vorstand zu besetzen.

Der geschäftsführende Vorstand hat während der Amtszeit natürlich eine höhere Verantwortung als ein normales Vereinsmitglied. Ein ehrenamtliches Vorstandsmitglied kann aber auch jederzeit zurücktreten. Wir sind Menschen und es gibt oft Gründe im beruflichen, privaten oder gesundheitlichen Bereich, die eine solche Entscheidung rechtfertigen. Daher ist ein Rücktritt von einer Vorstandsposition oder von einer Kandidatur zu respektieren.

Die Vereinsgemeinschaft muss aber die Möglichkeit behalten das Pflichtorgan „Vorstand“ zu bilden. Es müssen Kandidaten gefunden, Wahlen vorbereitet und durchgeführt werden. Dies bedeutet, dass jeder seine Bereitschaft und seine persönliche Planung offenlegt und rechtzeitig kund gibt.

Eine überraschende Ablehnung bei der Bestellung eines Vorstandspostens oder gar ein Rücktritt kann einen Verein in eine prekäre, handlungsunfähige Lage bringen.

So gebietet es die Kameradschaft durch Vertrauen und Ehrlichkeit dem Verein Planungssicherheit zu geben. In diesem Zusammenhang findet man im Kontext des Vereinsrechts häufig die Feststellung: Es ist alles möglich, jedoch nicht zur Unzeit.

Andreas Herz

Behörden und Verbände



Amtliche Neuigkeiten 2013

Im Jahre 2012 haben den NOK 34.879 Schiffe mit insgesamt 104.038.533 Tonnen Güter passiert. Das ist das zweitbeste Ergebnis in der über 100-jährigen Geschichte des Kanals. Nur 2008 war das Ergebnis etwas höher.

Das größte Schiff, das 2012 durch den Kanal kam, war die „Aeolian Vision“. Der Massengutfrachter mit einer Länge von 229 m, einer Breite von 32,24 m, einem Tief-

gang von 7,2 m passierte den Kanal am 16. April.

Insgesamt gab es 68 Passagen von Schiffen über 30.000 BRZ. Davon waren 15 Massengutfrachter der Panmax-Klasse (Schiffe mit 60.000 bis 85.000 Tonnen Tragfähigkeit).

Außerdem nutzten 36 große Passagierschiffe und 6 große Auto-transporter den Kanal.

Quelle: WSV

Ufersicherungsmaßnahme Altenbrucher Bogen an der Elbe erfolgreich abgeschlossen:

Eine der größten Wasserbaustellen Europas wurde erfolgreich abgeschlossen. Vor zweieinhalb Jahren wurde das Projekt mit dem Einvernehmen des Landes

Niedersachsen als vorgezogene Teilmaßnahme der geplanten Fahrrinnenanpassung der Elbe genehmigt. Es wurden 64 Mio € für die Sicherung der Deiche, für

die Landschaft Mensch und Tier aufgewendet. Rund 1 Mio Tonnen Steine wurden verbaut und 1,3 Mio Kubikmeter Sand eingespült. Die neuen 24 Buhnen und die rund 2,4 KM lange Unterwasserablagerungsfläche reduzieren die

ufernahe Strömung und lenken sie weg vom Ufer. Es sind bereits die ersten Erfolge sichtbar. Zwischen den einzelnen Buhnen bilden sich schon jetzt Flachwasserbereiche mit Sandablagerungen.

Quelle: WSV



Elwis

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes bietet der Schifffahrt durch den Dienst Elwis (Elektronischer Wasserstrassen-Informationsservice) umfangreiche Informationen kostenfrei an.

Informationen zu Führerscheinen, Schifffahrtsrecht, Verkehrsvorschriften und wichtige Verkehrsinformationen für die Binnenschifffahrt oder Bekanntmachungen für Seefahrer oder Wasserstände.

Auch die Prüfungsfragen für Führerscheine sind als Download erhältlich.

Zusätzlich besteht die Möglichkeit sich per Mail-Abo revierbezogene Informationen zu bestellen, wahlweise für Nord- oder Ostsee auch Teilbereiche wie z.B Friedrichsort oder Peene. Diese Informationen werden dann als E-Mail verschickt und können per Computer oder Mobiltelefon empfangen werden. Je nach Auswahl erfolgt die Informationsbenachrichtigung regelmäßig oder ereignisgesteuert.

www.elwis.de/Bfs/

Gerd Köncke

Dütt un Dat

Wale in der Ostsee

Wer Wale beobachten will, muss nicht ins Ausland fahren. Am Leuchtturm Kalkgrund in der Geltinger Bucht in Schleswig-Holstein wird jetzt eine neue Webcam installiert, mit deren Hilfe man die kleinsten Wale der Welt auch von Land aus beobachten kann.

www.geltinger-birk.de

www.ferienlandostsee.de

Hamburger Morgenpost



Foto: Michael Krebs

In 80 Gärten um die Welt - igs 2013

Am 26. April 2013 ist es so weit: Dann wird Hamburg zum begehrten Ausflugsziel für alle Gartenfreunde und Naturliebhaber. Einen ganzen Sommer lang wird die neu gestaltete, 100 Hektar große Grünfläche im Herzen der Stadt zur Freilichtbühne für Konzerte, Kulturveranstaltungen und Mitmachaktionen, zum Sport- und Bildungsparadies und zum gastronomischen Highlight für Genießer der heimischen und internationalen Küche. Sieben

Welten, sieben Wunder. Unter dem Motto „In 80 Gärten um die Welt“ entführt die internationale Gartenschau ihre Besucher auf eine Reise durch die Kulturen, Klima und Vegetationszonen dieser Erde. Eingebettet in sieben verschiedene Welten, erzählen die Gärten in der „Welt der Häfen“ von den Hafenstädten aus dem Roman Jules Verne „In 80 Tagen um die Welt“. In den Wasserwelten geht es vom Wassermangel zum -überfluss und

in der „Welt der Kulturen“ zeigt sich die Vielfalt der Völker.

Die „Welt der Kontinente“ präsentiert internationale Landschaftsarchitektur und in den „Naturwelten“ erhält der Besucher einen unterhaltsamen Blick in die Natur der Zukunft.

Die „Welt der Bewegung“ lockt mit Kletterhalle, Skateranlage und Mitmachangeboten, die „Welt der Religionen“ dagegen bietet mit ihren Gärten Ruhe und Beschaulichkeit.

80 kleine Kunstwerke. Jeder Garten ist eine kleine Sensation – aber nicht jeder Garten ist ausschließlich grün!

Die von nationalen und internationalen Landschaftsarchitekten und Universitäten gestalteten Minianlagen arrangieren Blumen und Bauten in ungewohnter Weise, interpretieren Sehnsüchte und Herzenswünsche, reisen mit ihren Gästen auf den Mars oder in das Reich der Sinne.

Das macht die Gartenschau so einmalig und spannend: Die Besucher erwartet nicht allein ein einzigartiges Blumenmeer, sondern sie erwarten 80 fantasievolle Interpretationen zu Themen, die die Welt bewegen. *

Internationale Bauausstellung IBA

In direkter Nachbarschaft der **igs 2013** präsentiert sich **2013** die **Internationale Bauausstellung IBA Hamburg**. Mitten in Hamburg sucht sie nach Antworten auf die dringendsten Fragen der modernen Stadt. Wilhelmsburg, größte bewohnte Flussinsel Europas, Veddel und der Harburger Binnenhafen sind Schauplätze für rund 60 bauliche, kulturelle und soziale Projekte, die bis 2013 und darüber hinaus verwirklicht werden. Die Ausstellung „Wilhelmsburg Mitte – Bauen für die neue Stadt“ im igs-Zentrum bietet einen anschaulichen Vorge-

schmack auf das vielleicht innovativste Neubau-Quartier Europas, den neuen Stadtteil Wilhelmsburg Mitte, der zeigt, wie man in Zukunft bauen und leben wird.*

Öffnungszeiten der Ausstellungen:
Di-Fr 10-18 Uhr,
Sa/So/feiertags 14-18 Uhr

www.igs-hamburg.de

*Auszüge aus dem Image-Flyer der igs internationale gartenschau hamburg 2013 gmbh

Seehunde in der Elbe

Wenn man die Elbe bei Wischhafen befährt, kann man gelegentlich Seehunde auf der trocken fallenden Brammer Bank, nahe dem Naturschutzgebiet Allwörder Außendeich sehen. E. H.



Foto: Elke Herz

Seehunde und Wale – Exoten in der Maritimen Landschaft Unterelbe

Seehunde haben sich im Mündungsbereich der Oste schon lange niedergelassen. Die Seehundbänke hier zu beobachten ist eine der Attraktionen der Mocambo-Fahrten mit Kapitän Casper Bingemer. Wale dagegen statuen der Unterelbe nur Stippvisiten ab.

Wenn ein Schweinswal den Weg bis nach Hamburg findet, dann ist ihm mediale Aufmerksamkeit garantiert. Dass die Verwandten des Delfins bis nach Hamburg vordringen, ist sehr selten und immer berichtenswert. Die kleinen Wale sind in der Deutschen Bucht heimisch. Ein attraktiver Lebensraum ist die viel befahrene Unterelbe dann auch nicht für die lärmempfindlichen und scheuen Meeressäuger: Der Schiffsverkehr ist zu laut und sie sind an ein Leben im Salz- und nicht im Süßwasser angepasst. *

* <http://www.maritime-elbe.de>

Hrsg.: Arge Maritime Landschaft Unterelbe GbR

E-Mail: info@maritime-elbe.de

Buchtipp



Kurs: Galapagos

Das abenteuerliche Leben der Gebrüder Angermeyer
Herausgegeben von **Matthias Stolt**

Die schönsten Geschichten schreibt das Leben, diese beginnt im heutigen Hamburg-Harburg im Jahr 1935:

Damit ihre fünf Söhne nicht als Soldaten in den kommenden Hitler-Krieg ziehen müssen, verkaufen ein Harburger Schlosser und seine Frau ihren gesamten Besitz – und finanzieren ihren Kindern ein Segelschiff. Nach zwei Jahren abenteuerlicher Reise erreichen vier von ihnen die Galapagos-Inseln. Sie gehen auf die Jagd, bauen sich Hütten und gegen entzündete Zähne hilft nur die Kneifzange.

In den 1950er Jahren wächst das wissenschaftliche Interesse an den zu Ecuador gehörenden Inseln. Thor Heyerdahl, Jacques Cousteau, Heinz Sielmann, Prinz Philip, der Herzog von Edinburgh und andere besuchen

die hart ums Überleben kämpfenden Bauern und Fischer Angermeyer und lassen sich von ihnen durch das Naturparadies führen.

Matthias Stolt ist mehrfach zu den Angermeyers auf die Galapagos-Inseln gereist und hat deren Geschichte von anrührender Elternliebe, spannendem Reisebericht und handfestem Abenteuer aufgeschrieben und mit vielen Originalfotos herausgegeben.*

Edition Temmen

ISBN 978-3-86108-381-8

* Kurzbeschreibung von der Rückseite des o. g. Buches

Aus der Vereinigung

Es passiert immer etwas auf unserem Gelände:

Wer im Frühjahr aus dem Winterschlaf erwacht und zum Hafen kommt, wird immer etwas Neues erblicken können.

Ob man nun an Märchen oder

Märchenfiguren glaubt oder nicht, ist egal. Es gibt sie doch, die Heintzelmännchen und sie kommen auch öfter mal zur SVR, oder waren es die 10 kleinen...??



Foto: Ingo Wichmann

Das marode Holz wird entfernt ...



... am Ende glänzt der fertiggestellte, neue Schlengel III

Das neueste Machwerk war unser 3.ter Schlengel. Eben noch mit Moos bewachsen glänzt er plötzlich silbern. Kein echtes Silber, nur Aluminium, aber er glänzt und ist rutschfest und verkehrssicher.

Die Arbeiten wurden ausgeführt von: *Ingo Wichmann, Gerd Köncke, Klaus Baruschka, Horst Warnecke, Gerd Schipke, Peter Harder, Heiner Claren, Heinrich Holst, Martin Römhild, Bernd von der Heide.*



Aus der Vereinigung



Das Geheimnis des Wendegetriebes

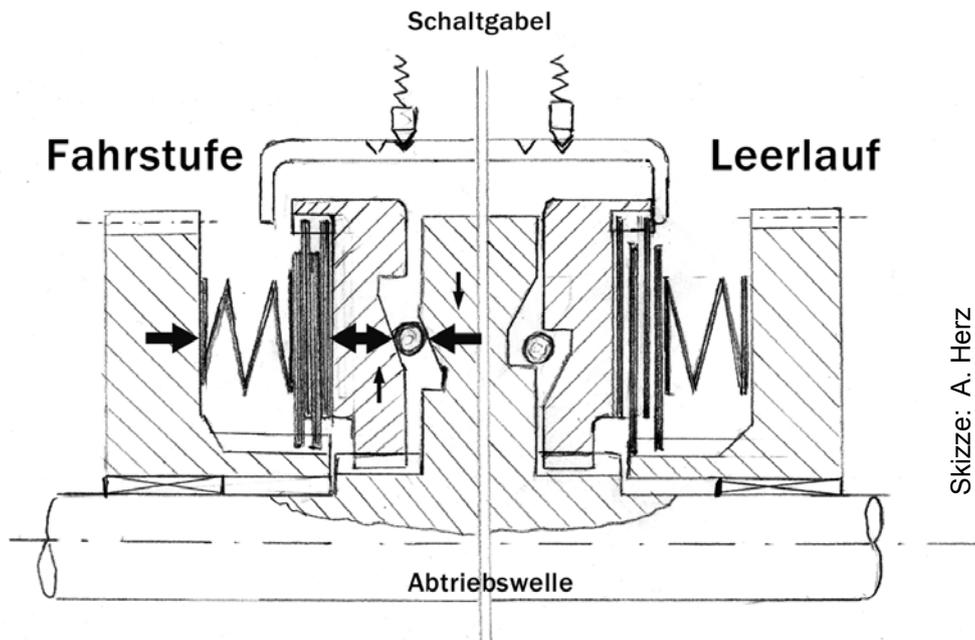
Nicht wenige Freizeit Skipper setzen sich – zwangsläufig - mit dem Antrieb ihres Bootes auseinander. Sie finden nicht immer plausible und überzeugende Antworten auf ihre Fragen und Probleme, wie es in den Internet-Foren zu lesen ist. Besprochen werden sollen hier die Merkmale der mechanischen Wendegetriebe des Typs ZF – Mxx (ehemals Hurth-HBW), die in zahlreichen Bootsantrieben verwendet werden.

Das Schalten des Vor- und Rückwärtsganges geschieht hier nicht, wie die spürbaren Schaltvorgänge suggerieren, durch Einrasten von Klauen oder verschieben von Zahnrädern. Die Zahnräder, die die Kraft von der motorseitigen Eingangswelle in beiden Drehrichtungen auf die Ausgangswelle übertragen, sind ständig im Eingriff. Auf der Abtriebswelle sind sie frei drehend

gelagert. Das Schalten geschieht mit Hilfe zweier Lamellenpakete, die die Führungsmuffe der Abtriebswelle mal gegen das vorwärts drehende, mal gegen das rückwärts drehende Zahnrad drückt. Der Kupplungsdruck wird dabei nicht, wie man annehmen könnte, durch den Schalthebel erzeugt, sondern er entsteht durch Kugeln, die sich in im Lamellenträger und Muffe eingelassenen Taschen verkeilen. Ist dieses Prinzip verstanden, so erklärt es auch die unten aufgeführten Merkmale:

Einkuppeln:

Die Schaltmuffe wird in Richtung der Kupplungslamellen verschoben. Der erhöhte Reibungsdruck verdreht den Lamellenträger und die 4 Kugeln verkeilen sich in den gegenüberliegenden Taschen der Führungsmuffe und des Lamellenträgers. Die Tel-



Schema: Kupplungskräfte im Wendegetriebe

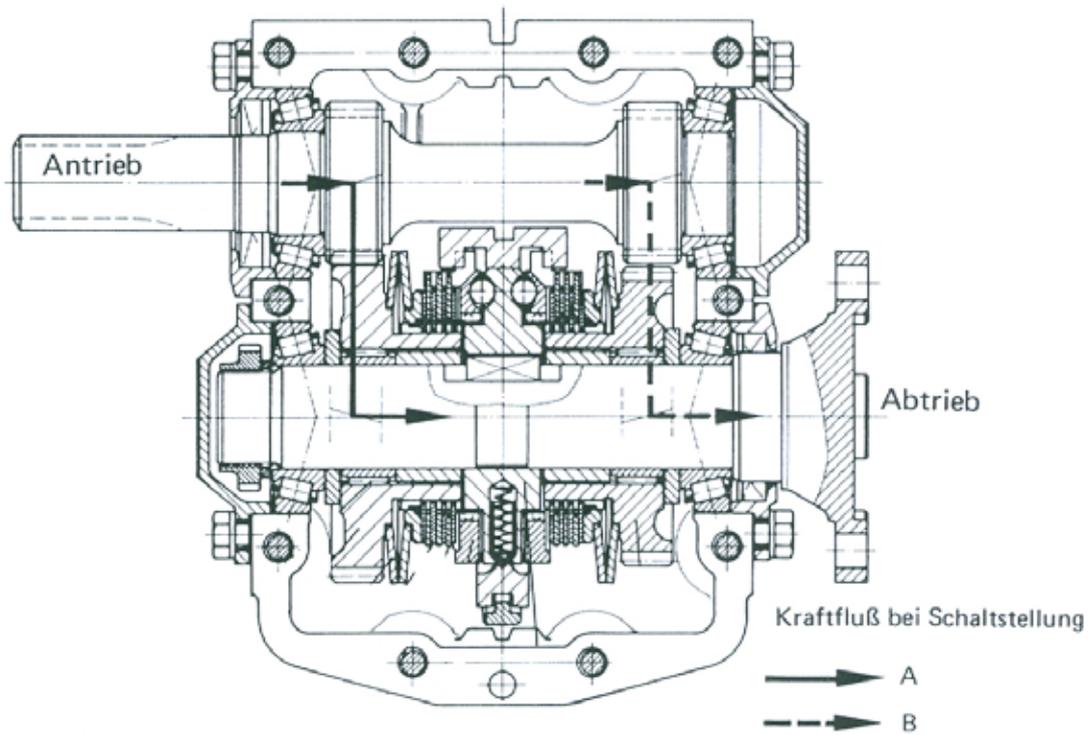
lerfedern sind hart und die Lamellen rutschen hierbei kaum, so dass der Vorgang als Schlag oder Knall empfunden wird. Federdruck und Lamellenreibung sind für Überlast (Drehmomentbegrenzung) abgestimmt. Der Einkuppel-Schlag hängt von der Masse des Abtriebstrangs (Welle + Kupplung + Propeller) und der Drehzahl ab. Die Leerlaufdrehzahl muss daher so gering wie möglich sein.

Auskuppeln:

Unter Last werden die Kugeln durch den zu übertragenden Drehmoment in der verkeilten Position gehalten. Die Kraft, die hierbei auf das Lamellenpaket wirkt ist proportional zum Drehmoment (Servo-Effekt).

Das Auskuppeln geschieht in erster Linie durch Wegnahme des Drehmomentes, also Rücknahme der Motordrehzahl. Die Kugeln lösen sich aus der Verkeilung und fallen zurück in die Leerlaufposition. Mit der Neutral-Stellung des Fahrhebels wird auch der Lamellenträger zurückgezogen wodurch das Lamellenpaket um den Schaltweg entlastet wird.

Wichtige Voraussetzung für ein „leichtes“ Auskuppeln ist eine Fahrdrehzahl, die grösser als die Leerlaufdrehzahl ist. Andernfalls kann nicht bzw. nur schwer ausgekuppelt werden, da die Kugeln verkeilt bleiben und der Lamellenträger nur vom Schalthebel zurückgezogen werden muss. Dies geht spürbar schwerer und



Aus der Bedienungsanleitung ZF Marine GmbH

man hat den Eindruck, der Gang hängt. Für „Propellerdrehen“ am Steg oder Pfahl ist daher mit einem schweren Auskuppeln zu rechnen, da der Propeller nicht entlastet wird.

Leerlauf:

In der Leerlaufposition, die durch eine Schaltkulisse in der Schaltmuffe unterstützt wird, sind die Lamellenpakete entlastet. Innen- und Aussen-Lamellen schleifen leicht gegeneinander, so dass im Leerlauf ein leises schleifendes und rasselndes Geräusch entstehen kann. Wichtig ist, dass die Einstellung der Schaltkabel, also die Stellung des Schalthebels, genau die neutrale

Position der Kulisse trifft.

Teillast:

Das Getriebe neigt dazu, bei niedrigen Motordrehzahlen ein raselndes oder klingelndes Geräusch zu erzeugen. Der Grund liegt darin, dass die Drehschwingungen vom Motor in das Getriebe geleitet werden und hier die Zahnräder zum „klappern“ bringen. Die in den meisten Motoren werkseitig verwendete Dämpferplatte mit Metallfedern (lineare Federkennlinie) aus dem KFZ-Bereich mindert diesen Effekt nicht. Sehr gute Abhilfe bringen hier Dämpferplatten mit Gummi/Kunststoff-Pufferung und nicht linearer Verdrehkennlinie, (z.B. Centa).

Schubumkehr bei Vollast

Voll Voraus auf Voll Zurück geht über eine Drehmomententlastung allerdings nicht bis zur Leerlaufdrehzahl. Es kommt bei hoher Drehzahl zu einem harten Einkuppelschlag, der das Kupplungspaket kurzzeitig durchdrehen lässt. Damit ist in der werksseitigen Beschreibung die Drehmomentbegrenzung als Überlastungsschutz gemeint.

Segelstellung:

Bei Motorstillstand und auf den Propeller wirkenden Kräften, also beim Segeln, wird empfohlen, die Welle mit dem Rückwärtsgang zu blockieren. Nur so verkeilen sich die Kugeln zwischen Lamellenträger und Führungsmuffe wie im Fahrbetrieb. Die Lamellen sind verspannt und nichts bewegt sich im Getriebe.

Der Vorwärtsgang würde hier das Verkeilen der Kugeln verhindern. Die Lamellen wären mit leichtem Druck durch den Schaltweg in Vorwärts-Stellung verspannt und würden so gegeneinander schleifen. Dies kann bei längerem Betrieb zum Verbren-

nen der Lamellen führen.

Das Drehen der Schraubenwelle im Leerlauf ist auch möglich. Hier wird allerdings ein leichtes Schleifen der Lamellen in Kauf genommen, was vergleichbar mit laufendem Motor bei ausgekuppelten Getriebe ist.

Schubkräfte:

Die Abtriebswelle ist beidseitig durch ausreichend dimensionierte Kegelrollenlager gelagert, welche den Propellerschub in beiden Richtungen aufnehmen können. Der Schub kann also über das Getriebegehäuse und entsprechende Stützen ins Schiff übertragen werden. Er beträgt für das ZF 25 maximal 450 kg. Die Getriebe wurden in den 70er Jahren von der Fa. Hurth gebaut und werden heute noch mit gleichen Abmessungen und leicht geänderten Übersetzungsverhältnissen von ZF-Friedrichshafen produziert. Leider wurde jedoch das Gehäuse grundlegend geändert. Gegenüber über dem früheren rohrförmig geschlossenen Gehäuse mit an den Seiten vorhandenen Gewindebohrungen für die Getriebestützen

sind die heutigen ZF-Getriebe halbschalig ausgeführt. Gewindebohrungen für Stützen fehlen so dass ein Getriebetausch von alt auf neu durch Schaffung neuer Stützen an Motor oder Getriebe-glocke mit erheblichem Aufwand verbunden sein kann.

Oel:

ZF schreibt ATF – Oel vom Typ „A“ (Automatic Transmission Fluid) vor. Andere Hersteller erlauben bei ihren „mechanisch-konischen“ System auch normales Motoröl. Der Hauptgrund für das ATF-Oel ist das Vermeiden von Schaumbildung. Hohe Temperaturen oder Überfüllung können im Getriebe zu Schaumbildung führen wobei die erforderliche Schmierung nicht mehr gewährleistet ist.

Deshalb ist die Einhaltung der Betriebstemperatur von maximal 80 Grad Celsius wichtig. Wird diese überschritten so ist eine Kühlvorrichtung anzubringen. Für ZF-Getriebe gibt es zusätzlich einen angeflanschten Wasserkasten, der vom Motorkühlwasser durchströmt wird und das Getriebegehäuse kühlt.

Die Verwendung von „normalen“ Motor-Ölen führt nicht zwingend zu Schäden am Getriebe wenn keine Schaumbildung entsteht. Das Mischen beider Öle soll aber vermieden werden.

Störungen:

Die Hauptursache für Störungen liegt im Verschleiß der Lamellen. Neben rutschenden Lamellen kann es durch Verschleiß auch zu Geometrieänderungen kommen, die die Bewegungsfreiheit der Kugeln in den Taschen beeinflusst. Letzteres führt zu Störungen beim Einkuppeln bis hin zum Versagen der Fahrstufe, wenn ein Verkeilen der Kugeln nicht mehr gelingt.

Wartung:

Die beste Vorsorge ist also eine präzise Einstellung der Schaltkabel so dass ein Schleifen der Lamellen im Leerlauf gering gehalten und in den Fahrstufen vermieden wird. In Segelstellung ist der Rückwärtsgang einzuschalten. Die richtige Öl – Schmierung muss gewährleistet sein (Vermeidung von Schaum).

Andreas Herz

Elbsegler-Info

Verkehrsstau im Nord-Ostsee-Kanal

Durchfahrer des Nordostseekanals erlebten 2012 bei der Schleusung in Kiel Holtenau einige Überraschungen. Aufgrund von Sanierungsarbeiten an den beiden kleinen Schleusen, die der Sport-Schifffahrt vorbehalten waren, wurden diese komplett gesperrt. Nun mussten alle in die großen Seeschleusen zusammen mit der Berufsschifffahrt. Es

kam zu erheblichen Wartezeiten von mehreren Stunden bis zu ganzen Tagen. Verschärft wurde die Situation noch, als es im August zu einer Havarie in der großen Südschleuse kam und diese ebenfalls für einen längeren Zeitraum ausfiel. Ein einfahrender Frachter hatte das seeseitige Schleusentor gerammt.

Das Personal bemühte sich



Foto: Andreas Herz

Schleusentor zur Ostsee in der großen Süd-Schleuse Kiel Holtenau am 16.08.2012

durch rücksichtsvolle und informative Moderation auf „Kiel Kanal vier“ (UKW-Kanal 12) die Fragen genervter und irritierter Skipper zu beantworten. Zusätzliche Holzschwimmstege, die in den großen Schleusen nicht üblich sind, wurden ausgelegt und zum Teil mit rutschfesten Gummimatten belegt.

In den Marinas rund um die Ostsee war die Situation im NOK natürlich Tagesgespräch. Ein besonders schlauer Bootsführer fragte über UKW bereits in Höhe Kiel Leuchtturm an, wie es denn mit der Schließung in den Kanal aussieht. Die Antwort lautete: „kommen Sie erst mal näher ...“. Verschwiegen wurden ihm die 50 Yachten, die bereits in der Wartezone Kiel Holtenau kreisten. Der Zirkus sollte noch 3 weitere Stunden andauern, bis die 50 Yachten zusammen mit einem Frachter in die große Süd-Schleuse einfahren konnten. Dabei kam es natürlich zu zahlreichen Drehern, Quertreibern und Berührungen unter den Sportbooten.

Zudem konnte der Frachter den Pitch (Querstrahlruder) nicht abstellen da, wegen Südwest 6, die Festmacher zu reißen drohten. Immerhin, so beruhigte der Schleusenwärter über UKW, hatte der Kapitän den Pitch auf die kleinste Stufe gedrosselt.

Solche und ähnliche Szenen prägten den Kanal-Sommer 2012. Die Schleusentechnik ist über 100 Jahre alt und es gibt ein erhebliches Sanierungspotential. Mit der Einweihung des Nordostsee-Kanals stammen die kleinen Schleusen aus dem Jahr 1895. 1909 kamen die großen Seeschleusen in Kiel und Brunsbüttel im Rahmen der Kanal-Erweiterung hinzu. Wie der Bundesverkehrs-Minister heute mit der weltweit am meisten frequentierten künstlichen Wasserstrasse umgeht, wurde in den Medien vielfach gerügt. So kam es 2012 zu einem Verkehrstau im Kanal von 20 Seeschiffen.

Aufgrund des Tidenunterschieds der Elbe von ca. 3m werden die Schleusentore in Brunsbüttel besonders stark be-

anspruch. Deshalb ist hier auch der Bau einer 5. Schleusenkammer geplant. Das Bundesverkehrsministerium hat die Bauzeit auf 2014 bis 2020 angesetzt.

Mit weiteren Störungen aufgrund der veralteten Technik ist also zu rechnen und es stellt sich die Frage, wie sieht es 2013 aus? Hier sind die Behörden mit Informationen über geplante Sperrungen sehr zurückhaltend. Daher muss man sich an anhand der Vorkommnisse und der Ist-Situation ein Bild machen.

Kiel Holtenau

Stand 08.02.2013:

Die kleine Südschleuse ist immer noch auf Grund von Sanierungsarbeiten gesperrt.

Die kleine Nordschleuse, in welcher die Sportboote geschleust werden, ist wieder betriebsbereit. Sie war wie berichtet mehrere Monate gesperrt. Die beiden großen Schleusen sind in Betrieb. Zu Holtenau muss man sagen, dass die Schleusen auf Grund des geringen Niveau-Unterschieds zur Ostsee von ca.

30 cm nicht so beansprucht werden wie in Brunsbüttel.

Brunsbüttel Stand 01.03.2013:

Die beiden kleinen Schleusen zeigten in 2012 kaum Störungen und hielten tapfer durch. Im Fall der Bauarbeiten für die 5. Schleusenkammer, die aber erst 2014 beginnen sollen, ist hier allerdings mit Sperrungen zu rechnen. Die kleinen Schleusen sind erheblich von den Bau-massnahmen durch Molen- und Deicherhöhung betroffen. Für die großen Schleusen kommt es wie in 2012 weiterhin zu wechselseitigen Sperrungen. Taucher hatten zuletzt an der großen Südschleuse erheblichen Sanierungsbedarf festgestellt. Die Sperrungen werden kurzfristig bekannt gegeben.

+++ Letzte Meldung vom 06.03.2013 +++

Beide großen Schleusen bis KW 12 ausser Betrieb. Kleine Südschleuse ebenfalls ausser Betrieb.

Andreas Herz

Elbsegler-Info



Tipps für den Nord-Ostsee-Kanal

UKW Seefunk:

Es ist sehr zu empfehlen, in Nähe der Schleusen die UKW Arbeitskanäle abzuhören: Es sind:

Brunsbüttel: UKW Kanal 13 ; Ruf: „Kiel Kanal eins“

Kiel Holtenau: UKW Kanal 12 ; Ruf „Kiel Kanal vier“

Selbst wenn man sich nicht aktiv am Sprechfunk beteiligt so sind die Informationen aus den Gesprächen Schleuse /Berufsschiffahrt oder mit anderen Sportbooten sehr hilfreich.

Internet:

Auf der Seite www.nok-schiffsbilder.de werden unter „news“ alle Vorkommnisse – meist aus der Berufsschiffahrt – und Zustandsbeschreibungen der Schleusen chronologisch erfasst.

Kiel Holtenau zeigt auf: www.wsa-kiel.wsv.de unter „Aktuelles“ neben Kanal-Informationen eine Grafik zur Schleusenverfügbarkeit Holtenau. Weitere Informationen zur Schleusenanlage (Technik, Besichtigungen) werden angeboten.

Auf www.elwis.de gibt es unter „Bekanntmachungen für Seefahrer“ aktuelle Informationen auch zum NOK. Hier gibt es weitere Informationen zum gesamten Kanal wie Tonnen-Verlegungen, Bauarbeiten und Informationssysteme.

Liegeplätze Brunsbüttel:

Die Ausweichstelle Brunsbüttel Nordseite km 2,7 gibt es nicht mehr. Das Merkblatt für die Sportschiffahrt auf dem Nordostseekanal

vom Wasser- und Schifffahrtsamt ist hier nicht aktuell. Laut Auskunft der Wasserschutzpolizei stehen aber 50m am Nordwestbunker – leider bislang nicht beschildert - für Sportboote zur Verfügung. Das ist beim Liegeplatz der „Germania“ und des Zolls.

Wartezone Brunsbüttel Elbe

Für den Fall, dass die kleinen Schleusen gesperrt sind, muss die Außenmole zu den großen Schleusen umrundet werden. Wenn dies durch Lautsprecherdurchsagen nicht verständlich ist muss UKW oder Telefon zu Hilfe genommen werden.

Verkehrszentrale NOK I Neue Schleuse : Tel.: 04752 885-369

Brunsbüttel: UKW Kanal 13 ; Ruf: „Kiel Kanal eins“



Fluss-Segler-Treffen !

am 17. August 2013 in der Schlei

bei Henningsen & Steckmest

Yacht und Bootswerft Grauhöft 7 · 24376 Kappeln 2012

Segel- und Motorboote sind willkommen

Anmeldung bei Bernd von der Heide / Tel.: 04168 - 1213

Oberelbe Regattatermine

Termine der Oberelbevereine 2013

28. April	BCO	Ansegeln
4. Mai	SC 4	Ansegeln
25. Mai	SC 4	Oberelbepokal-Regatta
31. Mai	50 Jahre YC	Zollenspieker
2. Juni	BCO	Optiregatta
22. Juni	BCD	Oberelberegatta
3.- 4. August	Inselcup für Jollen des BSVH (Baltische Segler-Vereinigung)	Dove Elbe
31. August	YCB	Oberelbepokal-Regatta
21. September	BCO	44. Oberelbepokal-Regatta
5. Oktober	SVR	Absegeln

Mittwochssegeln jeden Mittwoch wechselnd **SC4 / YCB**
immer ab **18.30 Uhr** mit Känguruhstart nach Jardstick.

Gäste sind willkommen.

Mittwochssegeln **YCB**: 12. Juni; 24. Juli; 11. September

Mittwochssegeln **SC 4**: 15. Mai; 26. Juni; 21. August

zusätzlich mit anschließendem Grillausklang.

9. – 12. Mai **Hafengeburtstag Hamburg 2013**

vielseitiges Festprogramm, unter anderem:

9. Mai 16.00 Uhr	Einlaufparade
11. Mai 16.00 Uhr	Schlepperballett
11. Mai 22.30 Uhr	AIDA Feuerwerk
12. Mai 17.00 Uhr	Auslaufparade

Elbsegler-Info



Carpe Ventem - Nutze den Wind (wenn er günstig ist für dein Schiff)

Über die Möglichkeiten der meteorologischen Navigation auf Segeltörns

1. Die Lebensweisheit in Sprichwörtern oder Wetterzeichen richtig deuten:

Von „Seefahren ist kein Zuckerschlecken“ bis „Abendrot Schönwetterbot“

Manches, was wir mühsam in Kursen und aus Lehrbüchern erlernen müssen, ist in knappen, meist lyrischen Wortkompositionen schon vielfach gesagt, so auch über die Seefahrt und die herrschenden Wetterbedingungen. Hier einige volkstümliche Beispiele aus einem kleinen Seefahrer-Büchlein: „*Der Wind wartet nicht auf den Schiffer*“, „*Wer warten kann, bekommt guten Wind*“ und „*Dem Ungeschickten kommt der Wind immer von vorn*“. Doch diese flotten Zeilen reichen nicht aus, um ein Segelboot sicher zu seinem Törnziel zu führen. Viel besser geht es schon mit einer auf lan-

gen Beobachtungsreihen beruhenden Regelsammlung vom „*Abendrot*“, das ein „*Schönwetterbote*“ sein soll. Mit dem Untertitel „*Wetterzeichen richtig deuten*“ werden langfristig gesammelte Daten aufgezeichnet, so die volkstümlichen Wetter- und Bauernregeln, das die Wettereinflüsse, Wetterelemente, Wetterfronten und Wetterlagen einprägsam erklärt. „*Was jeder beobachten kann*“ wird korrekt erklärt, dazu die Wolkenformen und Wetterzeichen am Himmel. Was an Land gilt, ist meist auch auf See zutreffend, nämlich „*Auch am Wind erkennt man das Wetter*“, womit wir bei den für Nordeuropa typischen Luftmassen sind, deren Hauptrichtungen vom Nordatlantik her und Abfolge-Eigenschaften von Warm- und Kaltfronten jeder Segler kennen sollte. „*Weitere*

Wetterzeichen“ ergänzen dieses volkstümliche Wetterbuch und listet unzählige Wassertypbeobachtungen in monatlichen Übersichten auf. Wer also mit genauen Beobachtungen, einfachen Hilfsmitteln und ständigem Mitdenken in die lokale und regionale Wetterentwicklung „eintauchen“ mag, um meteorologisch orientiert auf See zu segeln, hat mit Sicherheit auch weitere literarische Unterstützung verdient, wie diese Betrachtung noch zeigen wird. Übrigens: „Carpe Ventem“ ist ebenso lateinisch wie „Carpe Diem“ (Nutze den Tag); beide Begriffsformeln sind dem Segler gutgesonnen - wenn er sie beherzt anwendet !

2. Was ist „meteorologische Navigation“ ?

Die systematisch angewandte meteorologische Navigation stammt aus der Segel-Großschiffahrt, wo sie aufgrund weltweiter Wetterbeobachtungen zu Standardrouten über die Ozeane führte, um die Schiffe sicher und schnell durch die Sturm- und Kalmenzonen zu bringen. Die Erklärungen in den Fach-Lexika beschreiben „meteorologische Navigation“ so: „*Planung und*

Durchführung einer Reise, insbesondere einer Langfahrt...mit einer Kurswahl, die die Erkenntnisse und Erfahrungen der Meteorologie verwertet...“ (Schult). Eine ältere Quelle (Claviez) definiert und bewertet noch genauer: „...*die Festlegung eines Reiseweges unter Berücksichtigung des in dem Fahrtgebiet zu erwartenden Wetters... Für Segelschiffe ist die Wahl von Routen in günstigen Windgebieten von größerer Bedeutung als der kürzeste Weg.*“ Eine weitere professionelle Beschreibung (Scharnow; Quellenverzeichnis siehe unten) faßt den Begriff wie folgt zusammen: „*Sammelbezeichnung für alle Methoden zur Berücksichtigung der meteorologischen und ozeanologischen Bedingungen bei der Festlegung des optimalen Seeweges...“*.

Die meteorologische Navigation kennt dabei in der Anwendung drei zeitliche Differenzierungen: Die langfristige Klima-Navigation für mehr als 10 Tage, die mittelfristige Witterungs-Navigation für 3 bis 10 Tage und die kurzfristige Wetter-Navigation mit 0 bis 72 Stunden, also von unmittelbarem Beginn bis zur weiterführenden Routenplanung.

Ständige Kontrolle und fortlaufender Informationsabgleich werden damit das ihrige tun, um ans Ziel zu kommen. Eine klassische Fahrtensegel-Törnplanung mit gültigem und zumeist zeitraumabhängigem Generalziel kann dann zumeist mit taktischer Wetternutzung erfolgreich durchgeführt werden, sofern man die Routen flexibel und geduldig abwägt.

3. Anwendung der „meteorologischen Navigation“ im „Heimat-Revier“ Ostsee

Die gegenüber den ozeanischen Distanzen viel kürzeren Seewege der Ostsee lassen die meteorologische Navigation dennoch gut anwendbar machen. Die von uns „Elbe-Seglern“ bei sommerlichen Langfahrten meistbefahrenen geographischen Vorzugsgebiete liegen vorzugsweise in der Westlichen, Südlichen und Mittleren Ostsee, im Kattegat und Skagerrak. Wir wollen in unseren zeitlich und klimatisch „eingegengten“ Segelsommern auch gern in die westschwedischen Schären, nach Bornholm, zum Göta-Kanal, oder mal um Seeland und Fünen herum und auch weiter östlich von Rügen. Wie es auf einem solchen Segeltörn zuing

und wie die Grundsätze der meteorologischen Navigation konsequent angewendet wurden, hat der bekannte Kieler Meteorologe Meeno Schrader in einem vierseitigen Fachaufsatz in der YACHT Nr. 20/2011 beschrieben: Aus einem rund 500 sm umfassenden Plankurs von Kiel um Seeland, Bornholm herum und zur polnischen Küste wurde infolge der jeweils kurzfristig angewandten Wetter-Navigation ein etwa auf 450 sm verkürzter Sommer-Törn von Kiel um Falster herum nach Ystad, rund Bornholm nach Stralsund und zurück um Falster und Langeland durch die „Südsee“. Der weithin bekannte, sympathische Wetter-Experte hat dabei aus einem von langer Hand festgelegten Segeltörn eine taktische Tourenplanung gemacht und dabei eigene Wetterdaten (seiner einschlägig ausgerichteten eigenen Firma WETTERWELT - Kiel) verwendet, die mit dem Wetterrouting-Programm auf dem Notebook und der Software Grib-View 2 kombiniert wurden, wobei alle relevanten Wind- und Wetterinformationen täglich per E-Mail oder via Internet vom eigenen WETTERWELT-Server an Bord kamen. So wurde

eine Familien-Langfahrt jeweils kurzfristig taktisch umgeplant, um ungünstigen Winden, Kaltfronten und Regengebieten auszuweichen. Sein Fazit: *„Von 17 Tagen hatten wir nur fünf Tage mit Regen, an drei Tagen war es meist bewölkt. An neun Tagen aber schien die Sonne. Und gesegelt sind wir bei überwiegend moderaten Bedingungen mit raumem oder halbem Wind.“*

4. Die Segelkurse nach dem Wetter suchen - Seegang einkalkulieren

Für Segler sind die Kurse zum Wind natürlich geläufig und vermitteln ihre Eigenheiten an die Praxis, auf Regatten ziemlich gezwungenermaßen, beim Tagessegeln mal so, mal so, und beim zielstrebigem, wetterorientierten Fahrtensegeln haben diese eine anhaltende taktische und strategische Bedeutung. Überlegt handelnde Tourenskipper werden ihre Kurse Am Wind, Halber Wind, Raumschots, Vor dem Wind so einrichten, wie sie schonend für Schiff und Besatzung vorankommen, ohne ihre seglerische Freude zu verlieren oder unverhältnismäßige Risiken einzugehen. Nicht immer ist der

Segelkurs „Raumer Wind“ (oder auch „Voll und bei“ genannt) der allerbeste, denn Seegang und Flachwasserzonen sind weitere einflußreiche Bestimmungsgrößen. Als schnellster Kurs nach Luv können mit Hilfe umsichtiger Wetternavigation neue Tagesziele gesucht werden, nämlich die mit den günstigsten Schotstellungen, mit zugfähiger Besege lung, begrenzter Krängung und bei erträglichem Seegang. Die mittleren Wellenhöhen werden im Radio-Seewetterbericht fahrtgebietsweise mitgeteilt und auf den informativen DWD-Wetterkarten farblich angezeigt, sofern diese via Internet empfangen oder eingesehen werden können. Örtliche Sondereinflüsse wie Meeresströmungen, Küsten-Abdeckungen oder bedeutende Wassertiefenänderungen müssen natürlich selbst ermittelt und eingeschätzt werden.

Die Parameter des immer einflußreichen Seeganges sind bekanntlich: Signifikante Wellenhöhe, Periodik und Frequenzen sowie Richtungsangabe des absoluten Energiemaximums. Der Zusammenhang mit der Windentwicklung wird vom BSH in

kurvigen Jahres-Ist-Verläufen nach Richtung, Wellenhöhe und Bezugspunkt dargestellt; ihre Anwendbarkeit ist jedoch sehr begrenzt und sagt eher etwas über die jahreszeitlichen Verläufe in den betroffenen Seegebieten. Die Seegangsprognose (siehe MW-Seewetterberechte w.u.) ist dennoch sehr wichtig für die Törnplanung, die eine gewisse Wetternavigation anwendet, weil gerade die örtliche Mischung aus Windsee und Dünung das Wohlbefinden und die Bewegungssicherheit an Bord bestimmen. Dünungen sind bekanntlich länger und energiereicher als die kurze Windwelle, an deren Aussehen die örtliche Windstärke jedoch gut einzuschätzen ist. Das Phänomen der auftretenden Kreuzsee tritt dort auf, wo sich die Windrichtung sprunghaft ändert. Treten dann noch Flachwasser-Erscheinungen auf, muss mit den gefährlichen Grundseen gerechnet werden. Nimmt man den Lufttemperatur-Verlauf, die Windprognose und - nicht zuletzt - die Verfassung der Segelcrew hinzu, ist eine komplexe Entscheidungssituation entstanden, die im Interesse eines insgesamt

befriedigenden Fahrtverlaufes gelöst werden muß.

5. Angewandte Meteorologie und ausgelebte Steuermannskunst

Will man sicher zum gewünschten Ziel steuern, sind zwei geometrische Aufgaben zu erfüllen: Die gegenwärtige Position kennen und die beste Route zum Tagesziel ermitteln. Hierbei helfen die (fälschlicherweise so genannten) „guten alten Seekarten“ weiter, die Großgebietszeichnungen der „Übersegler“ genannten „großen“ Blätter (1 : 300.000 bis 1 : 1.600.000) und für Nord- und Ostsee die „Küstenkarten“ (1 : 30.000 bis 1 : 300.000). Für die Sportschiffahrt sind satzweise Kartengruppen für übersichtliche Fahrtgebiete zu haben (z.B. von BSH, NV, D & K), die im täglichen Umgang zwar unhandlicher sind als die elektronischen Ausgaben für zumeist kleinformatische Bildschirme, dafür aber insgesamt leichter lesbar und als gemeinsame Informationsquelle der gesamten Crew anzuwenden sind. Zudem ist ihre Korrekturfähigkeit mit jährlich einmal herausgegebenen Papierüberlegern sehr einfach und erweitert bereits

bei ihrem Erscheinen im Frühjahr die speziellen Revierkenntnisse. Gegenüber den elektronischen Plottern haben sie insbesondere in der weiterführenden Törnplanung sichtbare Vorteile. Die Kombination von gedruckten Seekarten mit dem GPS-Empfänger ist leicht anwendbar, die Positionssicherheit und Entfernungs- bzw. Ankunftszeiten-Berechnung sind naturgemäß Routenplan-abhängig. Zudem ist das Arbeiten in der Seekarte für die gesamte Segelcrew informativ und ihre Festlegungen mit Kursen, Zeiten und Wegpunkten gehören sowieso in die Bordkladde, um an Deck weiterverwendbar und später bei den Logbuch-Eintragungen nachprüfbar zur Hand zu sein. Das Führen des Schiffes zum Ziel ist jetzt die Steuermanns- bzw. Steuerfrau-Kunst und dient zuerst dem Wohlergehen der Besatzung, der Freude am Segelsport, dem Erlebnis im Umgang mit der komfortablen Bootstechnik - und der Erträglichkeitsgröße vom Einwirken meteorologischer und hydrographischer Bedingungen auf das, was oft gesagt und auch mal widerlegt wird: „Der Weg ist das Ziel!“.

6. Die navigatorischen und meteorologischen Hilfsmittel konsequent anwenden

Voraussetzung jeder soliden Navigation ist auch in unseren nordischen Küstengewässern eine zweckmäßige Ausrüstung mit Kompass (auch der in der Hand), das digitale Echolot und die elektronische Logge (deren Impeller-Ausführung leider auch allerlei Lebewesen im Salzwasser gern als einzunehmendes „Karussell“ dient). Wird der GPS-Empfänger in der Satellitennavigation planmäßig verwendet, ist sein Verfahren als Routenplaner auf einer vorgedachten Reisedstrecke mit Hilfe aufmerksam gelesener Seekarten sehr hilfreich; ein Protokoll der Planung (mit Daten aus einem aktuellen Wegpunkt-Verzeichnis) mit von Küsten-Merkmalen bestimmten, zumeist nichtlinearen Wegpunkten sollte jedoch angefertigt werden, in dem auch die zu erwartenden Hindernisse am Meeresboden vermerkt werden. Sind elektronische Seekarten (z.B. C-Map, Navionics) auf Plotter, PC oder Notebooks verfügbar, ist die Törnplanungsfunktion gegeben und läßt sich sinngemäß wie bei Papierseekarten anwenden. Die

klassisch angewendete Koppel-Navigation findet hiermit eine sinnvolle Fortsetzung. Seehandbücher, Revier- und Hafenfürer sind zudem seit langem gute zusätzliche Ergänzungen zur Törnplanung.

Die meteorologischen Hilfsmittel an Bord sollen verlässliche Wetterinformationen liefern. Auch hier muß man sich vorher entscheiden, welche an Bord zu gebrauchen sind. Dafür stehen zur Verfügung: Das reichweitenbegrenzte Mobil-Telefon mit regelmäßigen, gebührenpflichtigen SMS-Mitteilungen oder Abrufen, das ehemals modernste drahtlose Hilfsmittel, der Rundfunkempfänger (wegen der empfangbaren LW-, MW, KW- und UKW-Rundfunksendungen gern „Weltempfänger“ genannt); weiter der im Nahbereich deutscher Küsten tägliche, zu abonnierende Wetterinformationen auf den UKW-Küstenstationen liefernde Sender DP 07, die es auch in ähnlicher Form von den Mittelwellen-Sendern NDR und DLF gibt; ihr Merkmal ist die Anwendung bei professioneller Nautik auf Küstenfrachtern und Fischereischiffen und hat deshalb bei

den Sportschiffen einen guten Ruf (ihr täglicher Gruß ist willkommen: „*Wir wünschen allen Seeleuten und Sportschiffen eine gute Reise und glückliche Heimkehr.*“). Die täglich wenigstens dreimaligen Durchsagen erlauben das Führen von Wetterkladden und Logbuch-Eintragungen, ihre Informationsbreite ist Großgebiets-bezogen, z.B. für Skagerak, Kattegat, Belte und Sund, Westliche Ostsee. Das ideale Hilfsmittel ist dazu der jährlich vom BSH aktuell herausgegebene „*Jachtfunkdienst Nordsee, Ostsee und Englischer Kanal*“, der neben den Sendezeiten aller relevanten Wetter- und Warndienste u.a. auch die UKW-Kanäle der Revierdienste in den angrenzenden Ländern liefert. Als sehr zweckmäßig hat sich die NAVTEX-Technik vom DWD auf 147,3 oder 518 / 490 kHz als digitaler „Schreibdienst“ des ständig fortgeschriebenen Wetter-Informationssysteme auch größerer Seegebiete für die Darstellung auf Bord-Bildschirm mit eigenen, rollierbaren Digital-Darstellungen erwiesen. Ganz wichtig ist natürlich das Barometer, früher auch der Luftdruck-mitschreibende Barograph, der von elek-

tronischen „Wetterstationen“ mit Angaben zur örtlich-aktuellen Luftfeuchtigkeit, zur Luftdrucktendenz und zur „Wettervorhersage“ genannten Symbol-Angabe, die aus den bis zu 24 Stunden zurückreichenden Luftdruckangaben gespeist wird. Örtliche Temperatur-, Niederschlags- und Windbeobachtungen sind zwar interessant, aber für die Törnplanung eher unwichtig, weil der Fahrtgebietsverlauf vielen weiteren Einflüssen unterliegt. Sind die elektronischen Hilfsmittel intakt und werden logisch ausgewertet, kommt die eigene Wetterbeobachtung mit Beurteilung der Wolkenbildung ins Protokoll, damit die aus den Rundfunk-Durchsagen bzw. NAVTEX-Informationen erhaltenen Daten in Bordwetterkarten übertragen werden können. Dies geschieht am besten mit dem Vordruck im „HANSENAUTIC-Wetterblock Nord- und Ostsee“ mit 50 Seiten DIN A4 und vorgedruckten Vorhersage- bzw. Aussichten-Feldern sowie Stationsmeldungen. Das „YACHTLOGBUCH“ des DSV-Verlages bietet wegen seines A5-Formates nur wenig Platz und sollte deshalb nur für die auszugsweise relevanten Wetterdaten

mit nachträglichen Eintragungen verwendet werden. Dem Skipper/der Skipperin bleibt ohnehin die Aufgabe, alle einkommenden und beobachteten Wetterdaten zu interpretieren, wobei die für unsere Segelgebiete langfristig festgestellten Regelmäßigkeiten durchaus beherzigt werden sollten, wozu es aber einer soliden Wetterfachbuch-Ausstattung bedarf.

7. Empfohlene Literaturen zum Seewetter

Bei der hier zu empfehlenden Fachliteratur werden neben den u.a. Quellen nur diejenigen Bücher genannt, die sich mit meteorologischer Navigation und reviertypischen Erscheinungen beschäftigen. Sie sollten allerdings auch vor Törnbeginn gelesen werden, damit ihre Anwendung auf jeden Fall in die praktische Schiffsführung eingehen kann.

Wetterkunde allgemein:

DHH (Hrsg.): Seemannschaft - Handbuch für den Yachtsport - Kapitel Wetterkunde (29. Aufl. 2011)

Autorenteam Seewetteramt: Seewetter - Wetterkunde für die Berufs- und Sportschiffahrt, 3. Auf-

lg. 2009

Gerhard Müller-Westermeier:
Wetter und Klima in Deutschland, 4., überarb.Auflg. Stuttgart 2006

Wetterkunde für den Yachtsport:
G. Stein / H. Schultze: Wetterkunde für Wassersportler, 16. akt. Auflg. Bielefeld 2006

Dieter Karnetzki: Das Wetter von morgen - Praxis für den Yachtsport, 6.akt.Auflg. Bielefeld 2008
Autorenteam Seewetteramt: Wetter an Bord - Das Praxishandbuch für den Fahrten- u. Regattasegler, Hamburg 2005

Dieter Karnetzki: Wetterregeln für Segler, 6. Auflg. Bielefeld 2007

Revierbezogener Wetterführer:

Michael Sachweh: Segelwetter Ostsee - Wolken, Wind und Wellen richtig deuten, 1. Auflg. Bielefeld 2012

Deutung von Wind und Wolken

Autorenteam Seewetteramt: Der kleine Wolkenatlas - Beschreibung, Entstehung, Vorkommen, Regeln; Hamburg 2001

Alan Watts: Das Wetter in Bildern - Wettervorhersage nach Wolkenfotos, 4. Auflg. Bielefeld 2010

Alan Watts: Wie wird der Wind? Was die Wolken uns sagen, 1. Auflg. Bielefeld 2005

Rolf Dreyer: Wettertafeln für die Bordpraxis - Wetterzeichen erkennen und verstehen, 2. Auflg. Hamburg 2005

8. Was sollte ich tun, um sicher und genußvoll zum Ziel zu kommen ?

Was diese Frage beinhaltet, beschäftigt uns wohl den ganzen Segelsommer: Es soll vor allem Freude machen, soll friedlich und mäßig bewegt ablaufen und soll auch Erlebnisse schaffen, an die wir uns gern erinnern und anderen Menschen davon berichten. Der Titel des „Carpe Ventem“ oder „Nutze den Wind“ enthält absichtsvoll die Einschränkung „...wenn er günstig ist für dein Schiff“; damit sind wir bei der logischen Frage, wie das daraus entstehende meteorologische Fahrtensegeln anzustellen ist, will man nicht die „Hoffnungstour“ fahren, die Optimismus anstelle solider Wetterbeurteilung setzt. Jede(r) verantwortliche Schiffsführer(in) kann diese Fragen mit Hilfe brauchbarer Mittel beantworten, weshalb jetzt einige Empfehlungen gegeben werden, die zum einen Teil den Lehrbuch-Inhalten entnommen sind, zum anderen eigenen Erfahrungen.

Die theoretischen Kenntnisse entnehme ich (der Verfasser mit Segelschwerpunkt Westliche Ostsee / Dänische Inseln) einem Teil der o.a. Fachliteraturen, z.B. den Wolken- und Wetterbild-Sammlungen, die zusammen mit den eher wissenschaftlich begründeten „Wetterregeln für..“-Büchern schon eine gute Grundlage schaffen, die vom unersetzlichen Standardwerk des DHH „Seemannschaft“ begleitet werden sollte. Einzelne der o.a. Wetterkunde-Bücher versprechen mit eigenen Worten Sachkenntnis und Anwendbarkeit, weshalb sie hier mit ihren eigenen Worten zu empfehlen sind: *„Hier lernt man, wie Wetterberichte interpretiert und Wetterkarten gezeichnet werden“* (Karnetzki: Das Wetter von morgen); *„150 Regeln zur eigenen sicheren Prognose“* (Karnetzki: Wetterregeln für Segler); *„Wolken, Wind und Wellen richtig deuten. Dieses Buch gibt einen fundierten Einblick in die Themen Wind und Wetter, aber auch Seegang, Strömungen und Temperaturen...“* (Sachweh: Segelwetter Ostsee); *„...wie ein Törn wetterabhängig geplant, bei Regatten das das Wetter erfolgreich genutzt und eine eige-*

ne Wettervorhersage gemacht wird.“ (Autorenteam Seewetteramt: Wetter an Bord). Hierzu sind vor allem die Seewetter-Nachrichten der deutschen Rundfunksender sehr hilfreich (DLF-MW 1269 kHz, NDR-MW 702 / 972 kHz), weil sie sinnvoll geordnet und konzentriert vorgetragen werden, was das schnelle Skizzieren einer Wetterkarte für den Bordgebrauch sehr erleichtert.

Auch zur Hardware der eigenen Wetterprognose und meteorologischer Törnplanung gebe ich gern meine positiven Erfahrungen mit den nachfolgenden Geräten weiter: Elektronischer Luftdruckmesser mit Tendenzdarstellung, NAVTEX-Wetterdaten-Empfänger, Bordradio mit Mittelwellen-Empfang; dazu benutze ich gedruckte Seekarten und Törnführer, um die zu befahrenden Seegebiete möglichst genau beschrieben ansehen zu können. Weitere Hilfsmittel guter Anwendung wie Echolot, Logge, GPS-Empfänger sind selbstverständlich geworden, ebenso wie Kompass und Borduhr. (Meine Windmessenanlage dreht sich zwar hübsch im Masttop, doch die sprunghaften Digitalaten nützen

gar nichts, denn der Windeinfallswinkel wird viel besser an den Segeln abgelesen.) Jetzt wünsche ich allen Lesern einen schönen Segel-

sommer mit „selbstgemachtem Wetter“, seglerischer Geduld und meteorologischer Törnplanung !

Quellen zu den Kapiteln:

1) Werner Richay: Seefahren ist kein Zuckerschlecken, Rostock 1990; Bernhard Michels: Abendrot Schönwetterbot' - Wetterzeichen richtig deuten, München 2004; 2) Joachim Schult: Segler Lexikon - mit 5500 Stichwörtern und 2500 Abbildungen, 12. Aufl. Bielefeld 2001; Wolfram Claviez: Seemännisches Wörterbuch, Bielefeld - Berlin 1973; Ulrich Scharnow (Leiter d. Autorenkollektivs): Lexikon der Seefahrt, 2. Aufl. Berlin 1978; 3) Meeno Schrader: Jagd auf den Sommer, in YACHT 20/2011; 4) Deutscher Wetterdienst - Bericht Nord- Ostsee in: www.wettergefahren.de; Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH) in: www.bsh.de/meeresdaten/Beobachtungen/Seegang...; PALSTEK 5/2012: Seegangsprognose - Sattelfester Wellenritt; 5) PALSTEK 2/2013: Seekarten: Systeme und Auswahlkriterien - Nicht ohne Papiere; BSH-Sportschifffahrtskartensätze jeweils für die deutsche Nord- und Ostseeküste; N.V.-Sportbootkarten, Serien 1 - 6 (Westliche Ostsee / Kattegat, Teile von Skagerak / Südliche Ostsee; Delius-Klasing-Sportbootkarten, Sätze 1 - 14 (Jütland-Westküste u. Skagerak teilweise, Kattegat, Westliche u. Südliche Ostsee, ostschwedische Küste bis Stockholm einschl. Öland / Gotland); 6) DP07 Seefunk - Die sympathischen Küstenfunkstellen, Hamburg (Flyer); Deutscher Hochseesportverband „Hansa“ e.V.: Seemannschaft - Handbuch für den Yachtsport, 29. Aufl., Bielefeld 2011; BSH: Jachtfunkdienst 2011 - Nordsee, Ostsee und Englischer Kanal, 47. Aufl., Hamburg u. Rostock 2011; Deutscher Wetterdienst für die Sport- und Küstenschifffahrt: Sturmwarndienst, Wettervorhersagen, SEEWIS-Informationssystem u.a., Stand 01/2010; 7) HanseNautic: Hauptkatalog 2012: Seekarten / Revierführer / Törnführer u.a., Hamburg

Hanns-Björn Rüppell

Termine 2013

Jahreshauptversammlung	Freitag	01.02.2013	19.00 Uhr
Ausbringen der Ausleger <i>im allgemeinen Arbeitsdienst</i> <i>Flaggenparade und Biikebrennen</i>	Samstag	23.03.2013	10.30 Uhr
Abklippen der Hallenlieger und Außenlieger	9.30 Uhr	Sa/So	06.04. / 07.04.2013
Mitgliederversammlung	Mittwoch	20.03.2013	19.00 Uhr
Erweiterte Vorstandssitzung mit allen Ressortvertretern	Mittwoch	17.04.2013	19.00 Uhr
Mitgliederversammlung	Mittwoch	08.05.2013	19.00 Uhr
Mitgliederversammlung	Mittwoch	25.09.2013	19.00 Uhr

Ab 01.11.2012 bis 31.03.2013
kostenlose Hafentrundfahrten im
Hafen Holstenkaten mit MY „NINA“

Aufklaren der Halle + Freigelände	Freitag	04.10.2013	14.00 Uhr
Abmotoren <i>und Flaggenparade</i>	Samstag	05.10.2013	
Slippen Rentner/Pensionäre	Mo - Fr	07.10. - 11.10.2013	
Aufslippen der Außenlieger und Hallenlieger	7.00 Uhr	Sa/So	19.10./20.10.2013
Einholen der Ausleger	9.00 Uhr	Sa	26.10.2013
Erweiterte Vorstandssitzung mit allen Ressortvertretern	Mittwoch	04.12.2013	19.00 Uhr
Seniorenweihnachtsfeier	So	08.12.2013	15.00 Uhr

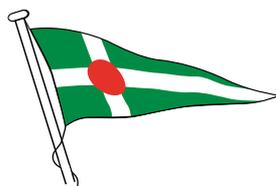
26. Oktober bis 3. November Hanseboot



Foto: Andreas Herz - MERIAN - vor Anker im Pötenitzer Wiek



„Wozu ein Boot doch gut sein kann!“ (Foto: Peter Harder in Thurø Bund)



Segler-Vereinigung Reiherstieg von 1926 e.V.

Finkenrieker Hauptdeich 14 · 21109 Hamburg

www.svr-hamburg.de

info@svr-hamburg.de