

GfS-Gazette

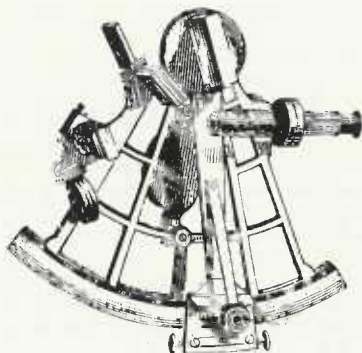
Mitteilungen der Gemeinschaft für Seefahrt
Folge 12

Jahrgang 1979

Einladung zur Jahreshauptversammlung 1979 der Gemeinschaft für Seefahrt am Samstag, 5. Mai 1979, 14 Uhr im Hotel Bodan, Romanshorn

Tagesordnung

1. Eröffnung und Begrüßung
2. Protokoll der letzten Versammlung
3. Bericht des Präsidenten
4. Berichte der Referenten
5. Bericht des Schatzmeisters
6. Bericht der Revisoren und ggf. Entlastung
7. Haushaltsplan 1979
8. Anträge und Entschließungen
9. Verschiedenes
10. Filmvortrag von Stephan Risch
„Teil einer Weltumsegelung“



Wir erinnern an die Fragebogenaktion der letztjährigen Frühjahrsversammlung: Nur 20 Mitglieder konnten sich für einen Ostseetörn „erwärmen“. Dabei gilt Kennern dieses Revier als eines der interessantesten überhaupt - auch wenn uns vorerst die Küsten Mecklenburgs und Vorpommerns aus politischen Gründen verschlossen bleiben. Polnische Häfen dagegen können, wenn man sich rechtzeitig ein Visum besorgt, angelaufen werden.

Segeln auf der Ostsee

Segeln auf der Ostsee - brrrr, bei dem Gedanken schon läuft manchem Mittelmeer- oder Karibiksegler ein kalter Schauer über den Rücken. Nein, nichts für uns Sonnenkinder.

Dabei ist die Ostsee, so wie ich sie kenne, ein ganz großartiges Segelrevier. Zugegeben: sie stellt einige handfeste Anforderungen an den Segler. Er sollte, das ist wahr, zu jeder Jahreszeit auf eventuelle Kälteeinbrüche vorbereitet und auch genügen abgehärtet sein. Als wir Mitte Mai 1978 (mit den Eisheiligen) nach Bornholm segelten, kündete der Wetterbericht für die Nacht einzelne Schneeschauer an! Der Segler sollte über einen gesunden Humor und über eine robuste Natur verfügen, die auch einmal schlechtes Wetter vertragen kann.

Navigationsfähigkeiten werden von ihm verlangt, zumal es in den Gewässern der dänischen Inselwelt und der schwedischen Schären oft recht eng zugeht und sie vielfach mit Untiefen übersät sind.

All diese Eigenschaften würden, finde ich, niemandem schaden, und so könnte ich es jedem Segler empfehlen, zumindest eine Zeitlang in die (manchmal etwas rauhe) Schule der Ostsee zu gehen.

Der Törnmöglichkeiten gibt es eine ganze Vielfalt. Hierin liegt sicher einer der besonderen Reize der Ostsee: Ein- oder mehrtägige Seestrecken lassen sich kombinieren mit Fahrten durch enge Gewässer, die Sunde und Belte Dänemarks oder die Fahrwasser der schwedischen Schärenküsten.

Man denke z.B. an die malerischen Ufer der dänischen Smaalandsfahrwasser, des Svendborg Sunds, des Kleinen Belts oder des Alsensundes. Ausgedehnte Wälder und Wiesen wechseln ab mit kleinen, mittelalterlichen Ortschaften und Fischerdörfern. Hochhäuser wird man vergebens suchen. Unberührte Ankerbuchten, spärlich besiedelte Inseln und urige Fischerhäfen laden zur Besinnung und zu einem Rundtörn an Land ein. Die dänische Gemütlichkeit wirkt hier ansteckend. Von einer nützlichen Einrichtung sollte Gebrauch gemacht werden: In vielen dänischen und schwedischen Häfen gibt es einen Fahrradverleih. Die Inseln Gotland, Öland und Bornholm lassen sich wunderbar mit Mietfahrrädern erkunden.

Sehr lohnend ist auch eine Fahrt durch die schwedischen Schärengewässer. Die Schärengärten der schwedischen Ostküste und der Westküste haben sehr unterschiedliche Charakter. Die Schären der Westküste sind kahl und rau. Eine ganze Reihe urtümlicher Fischerdörfer (größtenteils ohne Straßen und Autos) bieten dem Segler geschützte Hafentplätze. Ankerbuchten sind verhältnismäßig selten. Die Schären der Ostküste dagegen sind bewaldet und wirken freundlich. Hier gibt es nur wenige Häfen, dafür umso mehr und umso schönere Ankerplätze. Bei der Navigation in den Schärengewässern sind zusätzlich zu den gewöhnlichen Seekarten die schwedischen Bootsportkarten eine große Hilfe. Und zum Auffinden der schönsten Ankerplätze in den Schärengärten gibt es ein ausgezeichnetes Buch des „Svenska Kryssarklubben“: Ake Ameen, Seglarhamnar pa Ostkysten. Für alle übrigen Ostseehäfen ist das Hafenhandbuch der Kreuzerabteilung des DSV zu empfehlen. Es enthält außer sehr übersichtlichen Hafenplänen auch Stromkarten für verschiedene Windrichtungen und -Stärken.

Welches Reiseziel auch immer man ansteuert, bei den am Wege liegenden Naturschönheiten und historischen Sehenswürdigkeiten sollte man ein wenig verweilen. Und ihrer gibt es sehr viele. Als Beispiele seien genannt:

- Die imposanten Kreidefelsen bei Möns Klint an der Ostspitze der Insel Mön (128 m hoch)
- Die vorgeschichtliche Grabstätte bei Kaseberga in Südschweden: 57 Findlinge sind auf einem unbewaldeten Höhenrücken an der Küste in Schiffsform aufgestellt.
- Die mittelalterlichen Ortschaften Ebeltoft (Ostküste Jütland), Äroköbing (auf der Insel Äro) und Visby (Gotland)
- Das Skansen-Freilichtmuseum und das Wasa-Museum in Stockholm
- Die Landschaft der Insel Bornholm, insbesondere das Fels-, Heide-, Moorgebiet „Paradisbakkerne“
- Die Insel Christiansö, Bornholm nordöstlich vorgelagert.

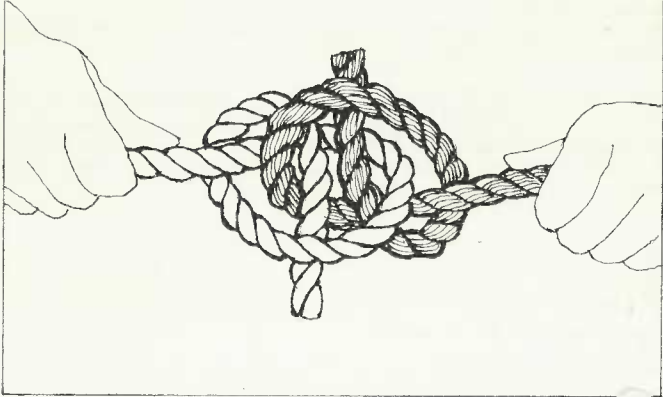
Der „Mut“ eines Seglers, sich für einen Ostseetörn zu entscheiden, kann durch allerbeständigste, sonnige und warme Wetterlage belohnt werden. Der Sommer 1976 hatte vom 1. Mai bis zum 30. September ganz fünf Regentage! Sollten „nur“ zwei Wochen Urlaub zur Verfügung stehen, so wäre wohl die erste Hälfte des Juni die ideale Reisezeit. Das Wetter ist in dieser Zeit gewöhnlich beständig, und in den Häfen gibt es noch genügend Platz.

Ein entscheidender Beitrag für das Gelingen eines Ostseetörns ist meiner Meinung nach sicher das Ablegen von Vorurteilen sowie eine positive Einstellung.

Helga Endrass



Modell einer Admiralitätsjacht um 1750 - Urgroßmutter unserer heutigen seegehender Yachten.



„Wie Kreuzwörter“

Eine Jahrhundert-Tat wird aus England gemeldet: Ein ehemaliger Schiffsarzt erfand einen neuen Knoten.

In dieser Kunst wurde nur einer weltberühmt: Gordios, erst Bauer, dann König in Phrygien, begründete seinen Ruf als Erfinder jenes sprichwörtlichen Gordischen Knotens, den im Altertum niemand zu lösen verstand. Seit dessen kunstvollem Knüpfwerk, das später Alexander der Große gewaltsam mit dem Schwert zerhackte, entstanden Hunderte von Tauverbindungen, Schlingen und Schlaufen für alle erdenklichen Zwecke. Doch die Schöpfer all der klassischen Seemanns- und Fischerknoten, die Erfinder von Palstek und Kreuzknoten, Klinsch, Hakenschlag und Englischer Trompete blieben anonym.

Lediglich in der angelsächsischen Spezialliteratur, auf dem Gebiet der Verschlingungen von alters her führend, geisterte seit dem Ausgang des vorigen Jahrhunderts der Name „Matthew Walker“ (als „einfacher“ und „doppelter“) umher: für eine Art Stopperstek, der jedoch nie über England hinaus bekannt wurde.

Jetzt, alle denkbaren Knoten schienen längst entdeckt, trat in England unvermutet ein neuer Knoten-Komponist auf den Plan: Edward Hunter, ein ehemaliger Missionar und Schiffsarzt, schuf den „Hunter's Bend“. „Einen neuen Knoten zu entdecken“ so rühmte die Londoner „Times“ das Ereignis, das ihr einen Artikel auf der Titelseite wert war, „das ist heute so, als ob jemand einen neuen Kometen fände.“

Denn der Knoten des Dr. Hunter, der sich als Pensionär im südlichen Redhill seit Jahren mit dieser Materie beschäftigt, ist keineswegs eine der komplizierten, aber nutzlosen Schmuck-Knüpfereien à la türkischer Bund, Hahnenpfote, Taljereeps-, Bootsmannsmaaten- oder Hohenzollernknoten.

„Hunter's Bend“ ist nicht schwieriger als die Standardknoten, die jeder Segelanfänger zu lernen hat: zwei brezelförmige Schlaufen (Fachjargon: Augen mit einem halben Schlag) werden ineinandergesteckt; zusammengezogen eignen sie sich zur Verbindung dicker Trossen ebenso wie von Nylonfäden, und auch ganz unterschiedliche Materialien lassen sich so aneinanderknoten und — wichtige Eigenschaft aller Knoten! — wieder lösen.

„Er ist“, staunte „Times“ über den neuen Kometen am Knotenhimmel, „fester als der Rotingstek oder der Schotstek“.

„Knoten zu erfinden“, so hat es Dr. Hunter bescheiden definiert, „ist ein intellektuelles Vergnügen — vergleichbar einem Kreuzwörter.“

Törnprogramm

Stand 05.04.1979

Anmeldung und Auskunft: Heidi Regitz, Rebhalde 10a, D-7778 Markdorf
Telefon 0 75 44 / 22 99

Durch die Absage der Crew für den Törn **St. Thomas-Nassau** ist die Rückführung der RASMUS aus der Karibik gefährdet. Es wird daher dringend gesucht: **Skipper und Crew**. Der Törn kann in der Zeit vom 5.5. bis 2.6.1979 durchgeführt werden. Die Belegungsgebühr wird stark reduziert.

		Skipper	freie Plätze
Törn 24	02.06.79 - 30.06.79		
Törn 25	30.06.79 - 04.08.79	Maurer	voll
Törn 26	04.08.79 - 25.08.79	Brinkmann	1
Törn 27	25.08.79 - 08.09.79	Beeren	1
Törn 28	08.09.79 - 29.9.79	H. Regitz (gesucht)	voll
Törn 29	29.09.79 - 20.10.79	Hübner	2
Törn 30	20.10.79 - 03.11.79	Scharfe	4
Törn 31ff	03.11.79 -		
		Palma (verschiedene Ausbildungs- und Prüfungstörns nach Bedarf)	

Das weitere Programm

Contest 30

Der GfS ist die Überführung einer Contest 30 von Bremerhaven nach Jugoslawien angeboten worden. Das Schiff würde ab Juli zur Verfügung stehen. Die Törnaustrichtung soll individuell vorgenommen werden. Interessenten melden sich deshalb **sofort** oder **spätestens** bei der **Hauptversammlung**.

Hans Petras
Reichsstraße 40
A-6890 Lustenau
Telefon 0 55 77 / 87 3 35
Telefax 0 55 77 / 87 3 35



Flagge von Austria, Nummer an Schiff von Schweiz, Papiere von Deutschland. Du entweder Betrieger oder Mitglied von GfS.

GfS-Gazette



Mitteilungen der Gemeinschaft für Seefahrt,
Fachabteilung für Seesegeln im Bodensee-
Segler-Verband.

Redaktion: Bernd Tölzel
D-7777 Salem-Grasbeuren
Telefon 0 75 56 / 85 33