

Der TraveSegler



SEGLER-VEREIN TRAVE e.V., Lübeck
Gegründet 1902



LINE
SEGELMACHEREI
LÜBECK

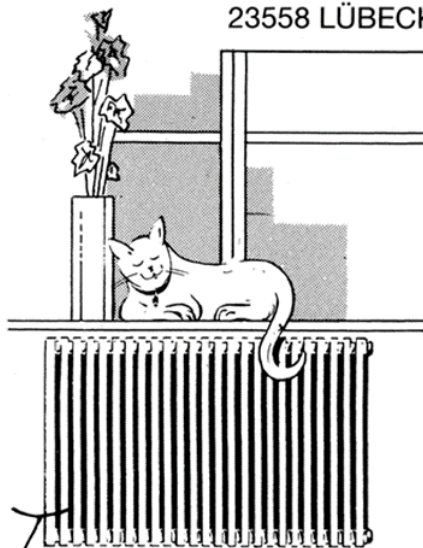
Segelmacherei Z - LINE * 23556 Lübeck * Reepschlägerstr. 2
Tel. 0451 6 94 81 * www.z-line-segel.de * mail@z-line-segel.de

INHALT

Editorial	4
Auslagern	5
Ankündigung Sommerfest	7
Baltic 500 mit der Feinschliff	8
Elektro-Antriebe in Sportbooten	12
MwSoS - Elektromotoren	15
Essen der Ehrennadelträger	18
Ersatzteile aus dem Drucker	20
Jagd auf den 3.Oktober	21
Wasserqualität in der Trave	29
MwSoS - Rigg	32
Neue Gesichter im SVT	34
MwSoS - Wetter	35
Um's Kap der Guten Hoffnung	37
Marktplatz	40
Termine, Geburtstage, Jubiläen	41
Verstorbene Mitglieder, Nachruf	44
Impressum	46

A.&P. Dobbertin GmbH

23558 LÜBECK · Schützenstraße 26



**Warmwasser- und
Fußbodenheizungen
Wärmepumpen
Solaranlagen
Lüftungs- und
Klimaanlagen
Rohrleitungsbau
Öl- u. Gasfeuerungen
Wartungsdienst
für alle Brenner u. Kessel
TAG u. NACHT**

*Für Wärme und Gemütlichkeit
sorgt DOBBERTIN zu jeder Zeit!*

 **0451/83062**

Der TraveSegler

Nachrichtenblatt des Segler-Verein Trave e. V.

EDITORIAL

Liebe Mitglieder, Segelfreunde und Leser des TraveSeglers

nun ist es endlich so weit, das Auslagern steht kurz bevor! Viele Boote sind fertig zum Auslagern, einige kämpfen noch mit dem Wetter, aber es geht endlich los.

Neu im TraveSegler ist die Rubrik MARKTPLATZ, gedacht für Mitglieder, die privat etwas zu verkaufen haben. Es sollte mit Segeln zu tun haben, und ist als Ergänzung zu unserem schwarzen Brett im Vereinsheim gedacht. Anzeigentexte mit einem Bild bitte an travesegler@svt-luebeck.de

In dieser Ausgabe haben wir gleich drei Berichte von der sehr erfolgreichen Winter-Reihe „Mittwochssegeln ohne Segeln“ (E-Motoren, Wetter und Rigg.)

In diesem Jahr werden wir auch wieder adäquat über die Veranstaltungen der Segelwarte berichten, die sind in den letzten Ausgaben leider etwas untergegangen. Das wurde zu recht kritisiert, aber unglücklicherweise muss ich ab und zu noch arbeiten und kann daher nicht bei allen Veranstaltungen sein, und zum anderen gibt es noch immer keinen 2ten Pressewart.

Jetzt erstmal viel Spaß beim Lesen. Kritik und Anregungen gerne an die bekannte eMail Adresse travesegler@svt-luebeck.de

Wir sehen uns beim Auslagern!

Mit seglerischem Gruß

Volker Utzenrath

1.Pressewart

Titelbild: Winterlager SVT



Zur besseren Lesbarkeit wird im TraveSegler das generische Maskulinum verwendet. Die verwendeten Personenbezeichnungen beziehen sich – sofern nicht anders kenntlich gemacht – auf alle Geschlechter.

AUSLAGERN 2024

Info von den Takelmeistern

Liebe Segelfreunde,

die Sonne lässt schon mehrfach die Strahlen durch und auch wir sagen „Endlich ist es wieder soweit“, die Boote werden zu Wasser gelassen.

Auslagern der Boote

Freitag	12.04.2024	08:00 offiziell	13:00 bis 18:00
Samstag	13.04.2024	08:00 bis 18:00	
Sonntag	14.04.2024	09:00 bis Abpiff	

Die Mitglieder, die für Metall, Maler, Holz, Hof/Garten und Tiefbau eingeteilt sind, wenden sich bitte an die jeweiligen Gruppenleiter

Metall:	Frank Rohlf	rolo-hl@freenet.de
Maler:	Christian Muuß	chr.muuss@gmx.de
Holz:	Ralf Wiedener	wiedener@icloud.com
Hof/Garten:	Matthias Sack	matthiassack@gmx.de
Tiefbau:	Bernd Böhnecke	s.boehnecke@web.de

Für das leibliche Wohl (Frühstück/Mittag/Kaffee) wird gesorgt, und zwar:

Freitag, Samstag, Sonntag

Frühstück	10:00 Uhr
Mittag	12:00 Uhr bis 12:30 Uhr (nur Samstag) und 12:30 bis 13:00 Hof u. Platz
Kaffee	15:00 Uhr

Da die Teilnehmeranzahl beim Mittagessen reduziert werden muss, gibt es für den Samstag zwei Essenszeiten: Bootstrupp: 12:00 Uhr bis 12:30 Uhr
Hof u. Platz: 12:30 Uhr bis 13:00 Uhr

Um sich für die Mahlzeiten anzumelden wurden alle Mitglieder, die beim Auslagern beteiligt sind, von Messe und Vergnügen per Mail angeschrieben. Der Einteilungsplan (nicht in Stein gemeißelt) ist auch verschickt worden.

Für vorbereitende Maßnahmen zum Auslagern, führen wir am 02.04. und 08.04.2024 Arbeitsdienste in der Zeit von jeweils 16:00 bis 18:00 Uhr durch, damit wir fürs Auslagern gut vorbereitet sind, bitten wir um rege Beteiligung.

Letzte Schleiftermine Unterwasser: 31.03.2024

Letzte Schleiftermine Überwasser : 07.04.2024

Um mögliche Undichtigkeiten beim Kranen der Boote rechtzeitig zu erkennen, ist darauf zu achten, dass die Luken zu den Kajüten nicht verschlossen sind.

Weiterhin bitten wir alle Schrankinhaber, die Schränke in der Halle mit Ihren Namen leserlich zu kennzeichnen, genau wie das ganze Yachtzubehör, wie Wintergestelle, Werkzeugkisten, mobile Werkbänke, Masten, Möbel, Schlauchboote, Grills usw.

Alle Teile, die nicht gekennzeichnet und keinem Inhaber zuzuordnen sind, werden entsorgt.

Wir wünschen uns für das Auslagerwochenende schönes Wetter und gutes Gelingen.

Freundliche Grüße

Die Takelmeister



HANS Frick

IHR HERRENAUSSTATTER IM HERZEN LÜBECKS

INTERNATIONALE SPORTSWEAR & BLAZER

BECKERGRUBE 2-4 · 23552 LÜBECK · TEL.: 0451 / 7 34 48

SAVE THE DATE !

SVT Sommerfest am 22. und 23. Juni 2024

Die Planungen sind weit fortgeschritten, sowie alles in Tüten ist, wird es auf der Homepage (svt-luebeck.de) veröffentlicht und im Hafen nochmal ausgehängt.

Aber tragt Euch das Datum schon mal ein!



SVT Sommerfest 2024

Rund um den Flaggenmast und Mittsommer

Samstag 22.06.2024

Live Musik und Zauberer
in Planung: offene Bühne und andere Aktionen
Kuchenbuffet, Grillbuffet, Cocktails und Disco

Sonntag 23.06.2024

Frühschoppen mit Frühstück
in Planung: Open Ship und Live Musik

Plakat und Programm folgen, auch auf der Homepage

BALTIC 500 MIT DER FEINSCHLIFF

Text und Bilder von Dirk Meiburg

Kaum wurden die Tage wieder länger kamen die Boote ins Wasser und irgendwie war auch der Mai gar nicht mehr weit weg. Also ging es wie die Jahre davor auch schnellstmöglich aufs Wasser. In diesem Jahr war die Segelpremiere von Hanno und mir am 19. April bei Sonne und reichlich Wind. Und nur vier Tage später hatten wir unsere erste Fehmarnrunde hinter uns. Es waren wirklich tolle Segelstunden so früh im Jahr, auch wenn es in der Nacht doch wieder recht kalt wurde. Insgesamt



überstanden wir aber alles ohne besondere Zwischenfälle – die Installationsrunde wurde also erfolgreich abgeschlossen. So gut vorbereitet und sortiert machte auch das Go4Speed-Training vor Travemünde wieder Spaß. Dieses 2-tägige Training mit Segeln auf dem Wasser plus Theorie ist wirklich gut gemacht und mit wenig Aufwand erreichbar.

Anfang Mai haben wir noch im Crew-Modus die Maibockregatta mitgesegelt, um dann mit unserem neuen „Blech-Großsegel“ (schwarz, leicht und verhält sich beim Bergen wie ein Stück Blech ;-)) das Boot nach Kiel zu überführen. Schon zu Trainingszwecken wurde es wieder eine Tour über Nacht. Bei erneut gutem Wetter ging es gegen 19.00 Uhr im SVT los. Dank des guten Windes konnten wir allerlei Segel durchtesten und waren schon morgens um 9.00 Uhr in Strande fest. Frühstück, aufklariieren und nach kurzem Treffen mit unserem Segelmacher hat uns Anja schon wieder abgeholt.

Die Baltic 500 wurde in diesem Jahr zum fünften Mal gestartet. Nach den letzten vier Jahren immer mit reichlich bis zu viel Wind sollte es in diesem Jahr zu einem Schwachwindrennen werden. Der Mittwoch vor dem Start war sehr ruhig. Wir hatten kaum noch etwas vorzubereiten und das Einchecken ging auch schnell. Trotzdem ist vor einem Rennen über eine solche Distanz eine gewisse Anspannung da, aber ich denke, das gehört dazu.

Beim Abendessen mit Briefing wurden dann die Wetterprognosen bestätigt und man legte eine Bahnverkürzung fest. Anstatt als nördlichsten Punkt die Insel Laesö zu umrunden, sollte es in diesem Jahr nur um Anholt herumgehen. Somit wurde es eine „Baltic 430“.

Schon der Start am Donnerstagmorgen war sehr spannend, da der wenige Wind es bereits einigen Schiffen sehr schwer gemacht hat im Zeitlimit (10 Minuten) die Startline zu passieren. Soweit wir es verfolgen konnten, gab es da schon die ersten Ausfälle.

Bei uns hat es gut funktioniert, wir konnten mal wieder von dem Starttraining mit halbem Wind oder gar raumschots beim Mittwochsegeln profitieren. Allerdings sollte sich auf den ersten Meilen der Wind noch so einige Male ändern, so dass man mal der Gewinner und mal der Verlierer war.



Nach rund sieben Stunden haben wir dann die Südspitze von Langeland erreicht. Der leichte Wind hatte kein Erbarmen mit den Teilnehmern. Auch der weitere Weg in Richtung Norden zog sich wie Kaugummi. Zunächst raumschots mit Spi, dann mal Fock, später wieder Code und zwischendurch auch mal Stillstand. Als wesentliche Wegepunkte haben wir am Freitagmorgen gegen 05.00 Uhr die Westbrücke im Großen Belt passiert, gegen 10.00 Uhr Rösnaes und SeelandsRev um 16.00 Uhr. Das haben wir alles schon mal schneller gesegelt... Man konnte diesmal zwar theoretisch besser schlafen als die windreichen Male davor, allerdings viel es uns beiden schwer abzuschalten.

Die Nacht zum Samstag kreuzten wir in Richtung Anholt, um gegen sechs Uhr morgens mit 3 Schiffen auf den Punkt genau die nächste Bahnmarke westlich von Anholt zu erreichen. Schon war man auf einen Schlag wieder wach, und der Kurs nördlich von Anholt brachte kurzfristig wieder Geschwindigkeit in die Boote. Erst unter Spi, dann mit Code und an der Fahrwassertonne östlich von Anholt schon wieder mit der Fock.

Leider haben wir an dieser Stelle das Fotografieren vergessen. Wie aus dem nichts schob sich eine Nebel- bzw. Dunstwand von Schweden herüber und hat nach und nach die anderen Teilnehmer und auch die Berufsschiffahrt „verschluckt“. Den Wind natürlich auch. Also haben wir das Beste daraus gemacht und erstmal ordentlich gefrühstückt.

Die Sonne gewann die Oberhand und der Nebel verzog sich. Bei leichtem Wind kamen wir im Verhältnis zu anderen Teilnehmern ganz gut voran und zum Samstagabend hin erreichten wir den Parkplatz Öresund. Zum Ärger der schnelleren Boote schob sich das Feld vor Helsingör zusammen und manch einer, der sich zu weit in den Strom gewagt hatte wurde wieder Richtung Anholt gespült. Wir sind sehr dicht unter Land bis zum Schloss von Helsingör gut durchgekommen, haben dann aber auch einen Schlag zu weit zum Fahrwasser gemacht, was uns einige Meter gekostet hat. Für den Öresund stellte sich nun die Frage, ob der Umweg dicht unter der dänischen Küste oder der direkte Weg gen Süden vorzuziehen ist. Durch unseren kleinen Umweg am Schloss brauchten wir einige Zeit, um wieder in Küstennähe zu kommen, aber letztendlich haben wir versucht, dem Gegenstrom zu entfliehen. Die Nacht wurde nicht langweilig. Spätestens beim Erreichen des Fahrwassers vor Kopenhagen wurde es wieder richtig spannend. Wir sind unter Code auf 3 andere Teilnehmer aufgelaufen, die unter Fock / Genua unterwegs wa-



ren. Der Kurs war schon recht spitz und unsere Winschen leider recht laut – aber mit ordentlich Schwung konnten wir die Boote in Luv überholen 😊

Der Sonnenaufgang über der Öresundbrücke war toll anzusehen. Die nun folgende Strecke bis Klintholm sollte sich als die anstrengendste bzw. nervenaufrei-

bendste erweisen. Ein sehr unangenehmer und hoher Schwell in Kombination mit kaum Wind und zur Krönung des Ganzen auch noch Gegenstrom. Aufgrund des VTG's FalsterboRev war nicht einmal eine freie Kurswahl möglich. Wir haben rund 12 Stunden für 40 Meilen gebraucht – und die Durchschnittsgeschwindigkeit verrät nicht ansatzweise die Qualen in dieser Zeit, es gab Momente, in denen der Griff zum Zündschlüssel schon sehr nah war.

Glücklicherweise haben wir die Nerven behalten.

Ab Klintholm gab es Segeln zum Genießen: der Wind nahm auf teilweise 15 – 18 Knoten zu und es ging unter Spi und zwischendurch dem A3 über Gedser und die Fehmarnbelt Baustelle bis zum vorletzten Wegpunkt unterhalb von Aerö. Auch der Kurs zum Stollergrund passte noch mit dem Spi.

Sonntag gegen 2.30 Uhr musste der Spi geborgen werden, um den Klever Berg zu umsegeln. Die Ziellinie wurde zwischen dem Strander Hafen und einer Regattatonne gebildet. Mit der Fock ging es dann also eigentlich ganz unaufgeregt in Richtung Ziel. Aus nicht mehr nachzuvollziehenden Gründen haben wir uns bei der Anfahrt auf die Ziellinie zu dicht unter Land verholt und sind ca. 50 !!! Meter vor der Linie auf den sandigen Grund vor Strande gefahren. Der Wind und der Seegang haben unsere Bemühungen ohne Motor die Situation zu retten leider zunichte gemacht, so dass der Start des Motors für uns unausweichlich schien. Kurze Zeit später überquerten wir dann unter Segeln die Ziellinie.

Ich kann sagen, dass die Laune auf dem Boot schon einmal besser war und auch das nächtliche „Wir ham’s geschafft“-Bier nicht so gut schmeckte. Es folgte natürlich auch umgehend die Meldung an die Wettfahrtleitung über die Motornutzung. Das Regelwerk dieser Veranstaltung belohnt den Motorstart in so einer Situation mit einer 6 Stunden Zeitstrafe.

Somit haben wir die Baltic 500 2023 erfolgreich gefinished, allerdings hat uns die Zeitstrafe den 3. Platz in unserer Gruppe versaut, schade.

Mit dem Auto ging es dann erst einmal wieder gen Lübeck.

Nun musste das Boot nur noch wieder zurück zum SVT. Die Wetterprognosen und die Zeitplanungen mit den Familien hat uns eine sehr schöne Donnerstagnacht beschert. Gegen 18.00 Uhr ging es in Strande los. Ca. eine Stunde Motorfahrt bei Flaute, passend zum Aufklaren und Essen und dann bei stetig zunehmendem Wind mit dem A3 in Richtung Fehmarn. Toller Sonnenuntergang, toller Speed – alles bestens.

Morgens gegen 4.30 Uhr deutlich vor Arbeitsbeginn waren wir im SVT.

Nach dem segelintensiven Segelfrühjahr folgte erst einmal eine ruhigere Zeit. Aber es wurde natürlich trotzdem weiter gesegelt...

Dirk Meiburg



ELEKTRO ANTRIEBE IN SPORTBOOTEN

Von Ralf Giercke / Umweltbeauftragter SVT

Im Rahmen des Winterprogramms des SVT fand die Veranstaltung zu den Möglichkeiten eines Elektroantriebes für Sportboote einen großen Anklang. In Zukunft werden wir uns wohl alle mit diesem Thema befassen, um weiterhin alle Gewässer befahren zu können.

Rechtliche Grundlagen: Rahmenrichtlinie der EU und bundesdeutsche Immissionschutz Gesetze

Die Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für Motoren, zuletzt geändert mit Verordnung (EU) 2023/2502 vom 07. September 2023 legt die zukünftig zugelassenen Emissionen bei Fahrzeugen fest.

In dieser Verordnung werden Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Fahrzeuge (zu Land und zu Wasser) aufgestellt. Sie legt ab dem 01. Januar 2020 für den CO₂-Emissionsdurchschnitt von in der Union zugelassenen neuen Fahrzeugen für die gesamte EU-Flotte geltenden Zielwert von 95 bzw. 147 g CO₂/km fest. Diese EU-Flottenziele werden verschärft durch eine zweistufige Senkung des jeweiligen Sockelbetrags ab dem Jahr 2025 bzw. 2030. Ab 2035 sinkt der Wert auf Null.

Aber: Alle Fahrzeuge, die vor 2020 verkauft wurden, haben Bestandsschutz!

Maßnahmen einzelner EU Länder

EU weit: In der EU Richtlinie geht es eigentlich um Dieselfahrzeuge bis spätestens 2035. Aber auch Schiffe und Sportboote dürfen bis 2035 letztmalig mit Dieselmotor in Verkehr gebracht werden.

Ab 1.1.2036 dürfen nur noch Sportboote mit E-Antrieb in Verkehr gebracht werden. Allerdings dürfen die einzelnen Länder der EU davon abweichen, wenn der Termin früher gelegt wird.

Derzeit liegen von folgenden Ländern einzelstaatliche Regelungen für Ihre Seegebiete vor:

Befahren mit Diesel-Schiffsmotoren nur noch bis:

Norwegen 2026

Niederlande 2025

Schweiz 2026

Portugal 2028

Spanien 2030

Deutschland: Entwurf 2030 (gemäß deutschem Recht dürfen die Bundesländer auch Einzelregelungen einführen bei Vorliegen eines Notstandes, z.B. Klimanotstand in Kiel, Lübeck, Fehmarn, Rostock oder Greifswald)

Elektrische Binnenschifffahrt

Gemäß den Ausführungen auf dem Hafen Tag in Lübeck am 13. März 2024 sollen Häfen und die Binnenschifffahrt bis 2040 klimaneutral sein. So entwickeln die Binnenschifffahrt-Werften derzeit Schiffe mit Elektroantrieben. Die eingesetzte Technik ist vielfältig, mittels Brennstoffzellen, Akkus und als Hybridversion (Generator produziert Strom, der die Akkus versorgt).

Hintergrund ist hier die große Belastung der Städte am Rhein durch Schiffsabgase.

Seegebiete Ostsee und Nordsee

In Norwegen wird derzeit intensiv diskutiert, ab wann keine Dieselmotorbetriebenen Schiffe mehr in die Fjorde fahren sollten. Hintergrund ist die hohe Anzahl an E-Autos, viele Bürger sehen gerade in den Emissionen der Schifffahrt ein großes Problem. In der Politik scheint sich jetzt der Kompromiss durchzusetzen, dass ab 2028 das Dieserverbot kommen soll.

In Schweden diskutiert man derzeit über ein Dieserverbot für die Hanöbucht und die Stockholmer Schären ab 2028.

In Deutschland wird in den Städten, die einen Klimanotstand beschlossen haben, über ein Dieserverbot beraten. Am intensivsten ist die Diskussion derzeit in Greifswald.

<https://www.nordkurier.de/regional/anklam/dreckige-bootsmotoren-greifswald-hat-da-einen-plan-1145038>

Beschluss der EU Werften

Der europäische Verband der European Boating Industry argumentiert, dass Sportboote heute in Serie gebaut werden, entweder grundsätzlich mit E-Antrieb oder mit Dieselmotor. Die derzeitige Regelung, je nach Käufer mal so oder so, erschwert den Fertigungsprozess.

Unter Umständen könnten Bootseigner die Werften haftbar machen, wenn sie Sportboote verkaufen, die in bestimmten See- und Flussgebieten nicht mehr mit Dieselmotor fahren dürfen..

Der Verband European Boating Industry empfiehlt allen Werften, ab 2028 alle Boote in Serie mit E-Antrieb auszustatten. Natürlich ist auf besondere Bestellung des Käufers auch die Ausrüstung mit Dieselmotor (gegen Zusatzkosten) möglich.

Beschluss der World Sailing Association

Nach intensiver Diskussion beschloss der Weltsegelverband, dass ab 2028 bei allen Internationalen Regatten nur noch Yachten mit E-Antrieb starten dürfen. Gerade durch das Team Malizia mit Boris Herrmann wurde daraufhin gewirkt, dass ein E-Antrieb umweltgerechter, sicherer und leichter ist, als Dieselmotor mit Dieseltank und Abgas-Schwanenhals Technik.

Technik der E-Motorisierung in Yachten

Viele Technik-begeisterte Segler zeigen ein großes Interesse, was es denn für E-Motoren gibt, wie weit man damit Motoren kann und wie die Batterietechnik installiert wird.

Dazu präsentierte uns die DAVIDSWERFT in der Veranstaltung im SVT eine Vielzahl von Möglichkeiten und Ausstattungen. Die geläufigsten E-Motoren bauten sie in der Messe des SVT auf und erklärten die verschiedenen Modelle und Techniken. Gerade die Kopplung von E-Motor, Akku und kleiner separater Generator lässt die Reichweiten doch deutlich wachsen.

Der gezeigte und erklärte Vortrag ist im Mitgliederbereich des SVT nach zu lesen.



ELEKTROMOTOREN IM FOKUS

Text Editha Codes (DAVIDSWERFT)

Bilder: Volker Utzenrath

Anfang Februar öffnete die Messe des SVT ihre Türen für eine Infoveranstaltung im Rahmen des Winterprogramms „Mittwochssegeln-ohne-Segeln“. Der Kreisseglerverband Lübeck hatte uns eingeladen, die SeglerInnen der angeschlossenen Vereine über die neuesten Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität auf dem Wasser zu informieren und Möglichkeiten darzustellen, wie diese Technologie in Sportbooten eingesetzt werden kann.

Die DAVIDSWERFT ist Fachhändler von E-Motoren verschiedener Hersteller – und wir kümmern uns auch um den professionellen Einbau bzw. den notwendigen Umbau in jedem Sportboot.

Vor der Entscheidung zum Umstieg von Verbrenner auf Elektromotor tauchen 1001 Fragen auf. Die wichtigsten haben wir an diesem Abend zusammen mit Sören Hunwardsen (Projektingenieur Ditoma / ePropulsion) beantwortet. Ralf Gierke beleuchtete die rechtliche Situation und ggf. zu erwartende Gesetzesänderungen in Bezug auf den zukünftigen Einsatz von Verbrennungsmotoren.



David Sonntag – Meister im Boots- und Schiffbau in der DAVIDSWERFT und Sören Hunwardsen stellten die verschiedenen Motorentypen und die beispielhaften Einbausituationen vor: Saildrive, Wellenantrieb, Pod-Drive

Der neue Elektromotor wird an das vorhandene Antriebssystem angepasst. War bislang z.B. ein Saildrive-Antrieb an Bord, wird daran auch nichts verändert. In der Werft wird für jedes Boot der passende Motor ermittelt – orientiert am Bedarf der EignerInnen – und an der vorgegebenen Einbausituation.

Das Thema Reichweite steht beim Stichwort Elektromobilität immer sehr weit oben im Fragenkatalog. Es wurden also auch verschiedene Energiekonzepte und deren Praktikabilität vorgestellt., wie z.B.

- Moderne Lithium-Batterien in Kombination mit Solaranlagen
- Stromerzeugung an Bord
- Rekuperation

Die erforderliche Motorleistung und Akku-Kapazität werden auf die Bootsgröße abgestimmt. Alle gängigen Lithium-Batterien lassen sich über Haus- bzw. Landstrom laden – eine Wallbox, wie im Kfz-Bereich der E-Mobilität nötig, ist also nicht erforderlich!

Die SeglerInnen konnten sich an diesem Abend über sehr einfache Lösungen informieren, wie z. B. den Einsatz des brandneuen eLite von ePropulsion mit 500 Watt als kleinstem abnehmbarem Flautenschieber. Easy to handle und ideal für Dinghys

Ein Spirit 1.0 Plus stand zum Anfassen, trockenem Ausprobieren und Hören (fast nichts!) bereit – einsetzbar für Boote bis 1,5 t Gewicht. Und natürlich gab es auch jede Menge Infos über die größeren Motoren für höhere Anforderungen, z.B. beim Blauwassersegeln.

Für (fast) jedes Boot und die Ansprüche seiner EigenerInnen gibt es den passenden Elektromotor! Der Neu-Einbau an Bord oder der Umbau vom Verbrenner auf E-Antrieb sollte fachmännisch durchgeführt werden, damit die E-Mobilität Freude macht. Die DAVIDSWERFT ist nur wenige Meter vom SVT entfernt in der Marina am Stau und unterstützt hierbei natürlich gerne!





DAVIDSWERFT
BOOTS- UND YACHTBAU



ALLES BLEIBT GUT!

Meisterbetrieb in der Marina am Stau und in Alt-Mölln

FÜR JEDES BOOT DAS VOLLE WERFTPROGRAMM:

- NEUBAU | MONAS ONE DESIGN + DOERING BOOTE
- REPARATUR | WARTUNG | REFIT
- RESTAURIERUNG
- SERVICE UND DIENSTLEISTUNGEN
- OSMOSEPRÄVENTION UND -SANIERUNG
- RAYMARINE FACHHÄNDLER
- E-MOTOREN-FACHHÄNDLER

WAS WIR MACHEN, TUN WIR MIT FREUDE!

DAVIDSWERFT Nord GmbH

Am Stau 3 | 23568 Lübeck || Stecknitztal 18 | 23881 Alt-Mölln

Tel. 04542 – 995 82 43 | info@davidswerft.de

www.davidswerft.de



ESSEN DER EHRENNADELTRÄGER 2024

Text und Bilder von Harald Hentschel

Zum diesjährigen Essen der Ehrennadelträger folgten der Einladung etwa fünfzig Ehrennadelträger inklusive der mit eingeladenen jüngeren Mitglieder. Der Beginn des Essens war für 19:00 Uhr angesetzt, aber schon ab 18:00 Uhr fanden sich viele Gäste ein, um die besten Plätze an den maritim dekorierten Tischen zu bekommen und Platz zu nehmen. Schnell kamen viele Gespräche zu verschiedenen Themen rund um das Segeln, die Bootspflege und die kommende Saison zustande und die Messe füllte sich zusehends. Das gesamte Vergnügungsteam und ein Großteil des geschäftsführenden Vorstandes gesellte sich an einem Tisch mit Ehrennadelträgern zusammen und so wurde es auch recht schnell 19:00 Uhr, der Beginn des Essens. Die Küche gab das Okay, das das Essen fertig ist.



Der erste Vorsitzende Rainer Diekmann eröffnete offiziell den Abend und nach kurzen Worten des Vergnügungswartes wurde das Essen aufgetragen. Es gab Matjes satt mit Pell – und Bratkartoffeln, Bohnen und Speckstippe, Hausfrauen Sauce und als Alternative hatten sich ein paar Gäste für Gänsesauerfleisch entschieden. Kurz vor Beginn des Essens bauten die Blues Boys ihre Instrumente auf und machten mit ihrer dreier Besetzung einen kurzen Soundcheck, der gleich guten Anklang fand.

Aber ein Essen der Ehrennadelträger ist ein Essen und so stand das leibliche Wohl auch erst im Vordergrund des Abends. Bei dem guten Appetit der Gäste hatte der Service alle Hände voll zu tun den Matjes und die Beilagen immer rechtzeitig aufzufüllen und die Getränke zu servieren. Hier nochmal vielen Dank an den Koch und den Service unserer Messe.

Nachdem genug gegessen war, begannen die Blues Boys mit gut ausgewählten Songs den Abend zu gestalten und unterstützten die gute Stimmung des Abends. Nach einer halben Stunde gab es eine Verschnaufpause für die Gäste und die Musik.



Anschließend, nach der kurzen Pause, hatten die Blues Boys noch eine bessere Auswahl der Songs und so ergaben sich viele amüsante Momente zum Mitsingen und mitklatschen. Nachdem die Musik mit Zugaben beendet war und ein paar Gäste schon den Heimweg angetreten hatten fand sich

noch ein großer Tisch zusammen, um bei Musik aus der Bluetooth Box, bis in den späteren Abend noch zu feiern. Alles in allem war es ein schönes und gelungenes Essen der Ehrenadelträger und hat gezeigt, dass dieser Abend, auch in Bezug auf die Teilnahme der jüngeren Mitglieder ausbaufähig ist und der Ehrfahrungsaustausch im Verein auch eine sehr unterhaltsame Seite haben kann.



ERSATZTEILE AUS DEM DRUCKER

Text und Bilder von Volker Utzenrath

Schon länger war uns bekannt, dass sich unsere Mastrutscher zum Teil dem Lebensende nähern. Das Problem dabei: die Teile kommen vermutlich aus Schweden, und sind auf dem hiesigen Markt nicht aufzutreiben.

Daher haben wir uns so langsam darauf eingestellt, die eine komplett neue Schiene nebst Rutschern zu besorgen.

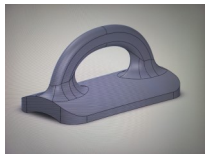
Dann kam Christian Grützmann ins Spiel. „Ich druck Euch welche, bringt mir mal ein Original mit“.

Dann gab es irgendwann das erste 3D Bild von einem Rutscher und kurz darauf das erste gedruckte Exemplar aus Kunststoff. Inzwischen haben wir 2 unterschiedliche Kunststoff Varianten zur Auswahl, an einer Lösung aus Metall wird noch gearbeitet.

Im nächsten **TraveSegler** wird Christian das Verfahren ein wenig genauer beschreiben. Bis dahin sind wir mit den gedruckten Ersatzteilen unterwegs.



Original



3D Modell



Gedruckter Mastrutscher



segelsport-ostsee
— YACHTHANDEL —



**Wir erfüllen
YACHTTRÄUME**

Unsere Erfahrung im Vertrieb von gebrauchten und neuen Segelyachten, Motoryachten und Floating-Homes wird Ihnen helfen die richtige Yacht zu finden.

- **Wir kaufen und verkaufen Ihre Yacht** (inklusive Exposéerstellung)
- **Skippertraining, SKS-Praxis-Training, Überführung**
- **Kaufberatung**
- **Gutachten**

Thomas Berthold
Tel. 0177 / 70 70 201
Melancthonstr. 4, 23568 Lübeck
www.segelsport-ostsee.de
info@segelsport-ostsee.de

„NEUES LAND IN SICHT“ ODER „HAST DU AUCH DEINE TAB- LETTEN GENOMMEN?“

Text und Bilder von Axel Elvegaard

Erlebnisbericht für den gemeinschaftlichen Herbstausflug auf dem Wasser, namens: „**Jagd auf den 3. Oktober 2023**“ aus meiner Einhand-Segler-Sicht. Geschrieben, verfasst und durch-lebt von Axel mit seiner SY „*La Belle Vie*“.

Die Saison 2023 war bisweilen eine schöne Saison für mich gewesen: Das Wetter war überwiegend gut bis sehr gut (Blauer Himmel, Sonne satt, durchaus auch sehr heiß und der Wind war entweder kräftig gegenwärtig oder blieb mal auch mal gerne aus). Also jedes Jahr aufs Neue freue ich mich auf die ersten langen Schläge Rtg. Marstal oder Bagenkop, und das gelobte Land sich auftut: „*Land in Sicht!*“ dachte ich dieses Jahr einmal mehr: Dieses Vorbereiten, Ablegen und wieder Ankommen- ein wirklich schönes Schauspiel beim Segeln. Der 3. Oktober liegt dieses Jahr auf einen „Dienstag“, somit wurde der Start der Veranstaltung auf Freitag, den 29.09.2023 gelegt. Ich habe mir extra Urlaub genommen um dabei sein zu können. Ich lege also Freitag von Kiel ab, die Winde kommen überwiegend aus 180° Grad mit 12-15 kn und mittags kann ich schon wieder im T-Shirt und kurzer Hose weitersegeln. Die Wettervorhersage macht sich gut und hält sich auch an diese. Der Anker fällt vor dem Hafen Großenbrode, das Barometer & Temperaturen werden es auch tun, ebenso die Winde steigen und kühles Nass wird in rauen Massen von oben herunter kommen...aber noch habe ich 2 Stunden, um den Sonnen-untergang entgegenzustrahlen und mich daran zu erfreuen. Der Herbstblues kündigt sich an:

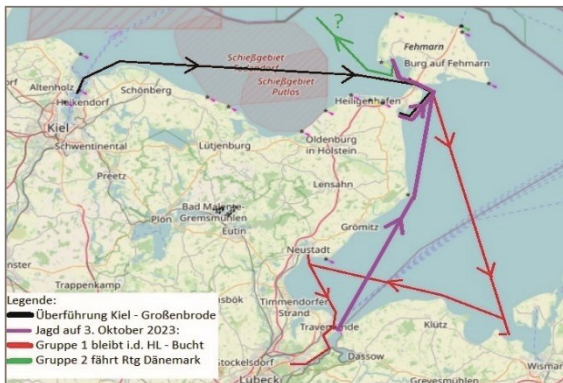


ich gewähre und bin dankbar für diese Saison: „*Neues Land in Sicht*“...denke ich für mich...

Wie immer zu diesem Zeitpunkt, bin ich gespannt, wer dieses Jahr dabei ist- wer wieder und vor allem, auf „WAS“ man sich geeinigt hat, was den 1. Hafen angeht,

welcher nach Travemünde angelaufen wird auf der „Jagd nach dem 3. Oktober“. Der Westwind war die vorherrschende Windrichtung dieses Jahr. Das wird sich morgen auch nicht ändern. Also wird es nach Burgtiefe auf Fehmarn oder Wismar gehen...dachte ich am frühen Morgen bei Café und Müsli: „ORTH“! Dreimaliges Nachfragen meinerseits, ob wirklich ORTH die richtige Wahl ist bei Westwinden mit Stärken zwischen 16-25 kn!?! „Ja ist es“ meinte Ralf und weiter: „Du weißt doch wie das ist: Du musst alle unter einen Hut kriegen!“. Nun denn: dann eben ORTH. Anker gelichtet ohne Maschine, Vorsegel raus und los...ORTH, ich komme!

Der Hafen ist fast leer, 23° Grad ohne Heizung im Innern meines Bootes, ich puddel ein wenig rum, genieße die Atmosphäre im Hafen und die Stimmen der Kiter und Surfer vor meinem Bug, ebenso die der Touristen, welche sich bei diesem tollen Wetter herumtummeln. Ohne Ankündigung und wildem Intermezzo trudeln die ersten gegen 16:00 h ein... Ich



wurde von der Crew der *IMMERWIND* aus meinem Mittagsschlaf gestört. Die Wiedersehensfreude ist groß mit wildem Geschnatter & strahlenden Gesichtern. Wir sitzen zusammen und bekakeln die Saison mit unseren Geschichten und hüpfen dann, 4 Stunden später, noch leichten Fußes zu Ralfs *WILMA*, um dort den Abend bei Geselligkeit in größerer Runde zu beenden. Der letzte Gang zu meinem Boot führte mich noch an Georgs *LEEWARD* vorbei, dort waren jedoch schon die Lichter aus. Für mich ist immer noch unklar, wo es denn nun endlich morgen hingehet: Marstal, Bagenkop, Hohen Wieschen-dorf ist im Gerede. Nun denn: „*Neues Land in Sicht*“ ...dachte ich auch heute, verharre der Dinge, was da noch kommt und gehe gelassen in die ruhige Nacht.



...dachte ich auch heute, verharre der Dinge, was da noch kommt und gehe gelassen in die ruhige Nacht.

Der nächste Tag erstrahlt im freundlichen Grau mit frischer Kühle. Die Wettervorhersage beschreibt SW-Winde mit deutlicher Süd-Note mit 12-15 kn- gegen 16 h soll Starkregen mit 3-4 L einsetzen. Eigentlich ist Eile geboten, wenn man den Regen nicht haben möchte. . . Aber das gestrige Gezeter setzt sich fort. Keine Hektik zu spüren, weder am Steg noch auf den Booten selbst. Ralf, wie ich auch, klappert ebenso alle Boote nochmal ab. „Noch einmal Dänemark“...dachte ich zu mir- wie reizvoll. Doch keine Jagd auf den 3. Oktober ohne Druck von Oben: denn da wird es nochmal unangenehm werden, so oder so, weil stürmische Winde aus Süd mit Regen angekündigt werden. Wer will da schon nach Dänemark? 3 Boote auf jeden Fall nicht. Dem schließe ich mich an: *FOFFTEIN*, *LEEWARD*, *IMMERWIND* und ich segeln also in Rtg. Hohen Wieschendorf. Ich setze die Segel im Hafen und düse mit 6,5 kn aus dem Hafenbecken, schnippel ein wenig,



und schnappe mir die *LEEWARD*. Die *FOFFTEIN* kriege ich nicht mehr. Georg setzt sein Code Zero... doch was das soll auf dem Kurs, wenn er aus dem Sund hoch rangehen muss gen Wieschendorf? Er überholt mich erst am Ende des F-Sund Fahrwassers und nimmt Kurs auf das Ziel. Ich bin zufrieden mit meiner „Grauen Eminenz“. Aber so richtig zieht Georg nicht davon! Nach rund 3 h habe ich ihn fast wieder. „HA!“ dachte ich mir!



Doch, der Wind nimmt zu, der Starkregen setzte ein und nun hatte ich zu viel Plünn drauf... und musste Georg ziehen lassen. So ein Mist! Also kurzer Hand das Großsegel eingeholt und die Maschine angeschmissen. 20 min später bin ich im



Hafen, der Regen ließ nach weiteren 10 min, nebst dem Wind, auch nach. Ruhe kehrte ein... die Heizung läuft...alles ruhig und friedlich. Herrlich, diese zarten Momente! Nachdem ich alles fertig gemacht habe, gehe ich zu Georg. Die Stimmung hört sich ausgelassen an und werde herzlich empfangen. Der Gesprächsfaden vor meiner Ankunft wurde schnell wieder aufgenommen „**Hast Du auch Deine Tabletten genommen**“!? ...und alle gaggerten wie die Hühner! Herrlich.

„Es ist soweit“, dachte ich für mich, wir besprechen nun auch die alltäglichen Themen :-). Matti, mit seiner *IMMERWIND*, kommt nun auch eingetrudelt. Der Getriebebeschaden lässt das Manövrieren auf engem Raum spannend verlaufen. Doch wo Hilfestellungen und Hände sind, bleiben die Schweißstropfen des Skippers, jedoch nicht die ausgelassenen Sprüche, unter der Oberfläche. Still entzückt betrachte ich das Treiben und die zielgerichteten Kommentare aus dem Bauch der *LEEWARD* beim Anleger von Matti längsseits bei dieser. Gegen 19:30 Uhr entert die *LEEWARD* Crew die *IMMERWIND* und das Geschnatter geht dort lustig weiter. Tatsächlich verabschiedete ich mich heute früher als sonst und gedacht, weil mir meine Ausbildung noch in den Knochen liegt. Ich freue mich



schon auf die warme Koje, denn die feuchte Luft, mit dem hellen Lichtkegel gen Wismar, hinterlässt nochmal einen atmosphärisch gehaltvollen Eindruck bei mir. „*Neues Land in Sicht*“...denke ich für mich...irgendwo in Hohen Wieschendorf.

Friedlich diesig stellt sich der heutige Tag ein. Erstaunlich warm! Die „Jugendabteilung“ wuselt noch vor sich hin, man begrüßt sich auf Steg zur Dusche und der liebliche Duft von Café und Stimmengewirr aus den

Bäuchen der vor mir liegenden *LEEWARD* und *IMMERWIND* erreichen meine Sinne. „Lass sie mal machen“ denke ich für mich, und bereite mich auf den nächsten kleinen Schlag nach NEUSTADT zum NRV vor. Der Wind soll sich bei 200° Grad und 11-14 kn Wind einpendeln. Also: Alles easy! KEIN Geknüppel gegenan, keine 2 Lagen Klammotten an einem und kein Grau mit Schaumkronen auf dem Wasser, welche Dir die Windrichtung unmissverständlich und dauerhaft anzeigen! Auch schön... So kam es denn auch. Gegen 11:30 h wird Grau durch Blau mit Sonne ersetzt.



Keine halben Sachen!



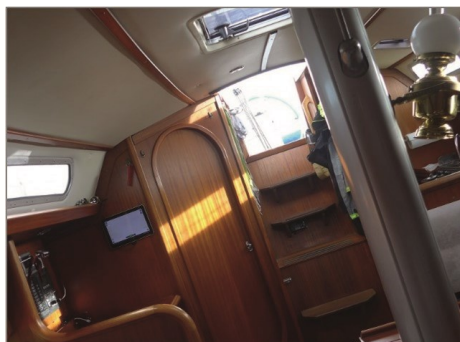
**Ihr gutes Sehen ist
unsere Leidenschaft.
Ihr Wohlbefinden
ist unser Anspruch.**



BUSCH
AUGENOPTIK  **BLICK**

Schlutuper Straße 2–6
23566 Lübeck-Kaufhof
Telefon (0451) 70 72 34 45

Ein perfekter Anlieger ohne viel Heck-Meck. Die leichten Winddreher, angefangen bei der Steilküste Boltenhagen und ff., mussten man Beachtung schenken. Dafür kam ich in einem Rutsch durch! Der NRV-Hafen wirkt verträumt, das warme Wetter lockt Gäste in die dort ansässige Messe. Ich beschließe spontan, das Großsegel schon mal abzuschlagen, da morgen, am letzten Tag der Tour, uns nochmal vor Augen geführt wird, was wir die letzten 2 Jahren bei der Tour gegenwärtig hatten: Regen, Sturmböen, Kalt und Nass!



Die *LEEWARD* und *FOFFTEIN* trudeln nun auch ein. Ich geselle mich wieder zu Georg, Jens & Crew kommen auch dazu gekleckert... begakeln nochmal die Segelauswahl auf dem letzten Kurs, kommentieren die seglerischen Leistungen und Manöver, und alle sind zufrieden. Ein lustiger Haufen sind wir. Toll!



Es wird gemutmaßt, was mit den Anderen ist. Sicher ist, dass Peter mit seiner *STELLA NOVA* noch den Weg in den NRV gefunden hat! Georg muss kochen, ich gehe von Bord und räume ebenso noch ein wenig bei mir auf: Ich mache mir auch noch schnell was in der Pfanne warm. „Morgen wird es doppelt doof: 1. Stürmisch, Nass, Kalt und dann ist 2. Die Tour auch vorbei! Ich gebe mich meiner Musik, dem Pastis mit Wasser und der abendlichen Stimmung ganz hin. Heute bleibe ich bei mir, wandere nicht von Boot zu Boot und gehe auch heute,



früh ins Bett, mit dem Gedanken „*Neues Land in Sicht*“: bei dieser Tour ist alles Anders.

Schon beim Ablegen um 9:00 Uhr, kündigen sich im durch-

aus geschützten Hafen, die Böen mit 16 kn aus 200° Grad an. Der Herbst ist da. Jetzt. Ungefiltert. „Nun denn“...noch einmal was auf die Schnute kriegen und die

Saison ist zu Ende. Leicht diesig und silbrig glänzend zeigt sich die See. Meine Genua 1 ist eigentlich zu viel Tuch für einen Am-Wind-Kurs. Aber vielleicht bleibt der Wind ja unter 21 kn. Dann geht es noch. Doch vor der Brodtener Steilküste komprimiert sich der Wind nochmal, und das Vorsegel geht bei 28 Kn wieder so schnell rein, wie es raus ging! Die Wolken reißen auf und unter Maschine tucker ich ruhig in die Trave, während Ralf und Matti sich noch unter Segel



aufkreuzen und möglichst viel an Weg mitzunehmen. Die Mole beim alten Leuchtturm ist stark besucht, „Schinga-Rassa-Bum“ im Hintergrund, und keiner ahnt die starken Böen auf dem Wasser da draußen: alles sieht so friedlich aus mit ablandigem Wind gen Horizont Rtg. Fehmarn. Beim Dummersdorfer Ufer peitscht der Wind mir mit 35,8 kn von vorne ins Gesicht! Irre...

Mein SVT zeigt sich im Hafen windstill und ruhig. Doch vor dem Hafen, auf dem Breitling, peitschten unvermittelt die Böen nochmal ihr letztes Lied in dieser Saison 2023.

...und doch, freue ich mich jetzt schon auf die neue Saison 2024: „*Neues Land in Sicht*“!

Epilog:

Ich widme diesen Artikel meinem Freund und unserem Segelkameraden Christoph Kath. Die See nahm ihn am † 06.08.2023 auf tragische Weise zu sich.

Für viele hat er kein „Gesicht“, weil er eher ruhig und unauffällig war. Das möchte ich hiermit ein Stück weit ändern. Er hatte seine GRANADA 375 hier im Verein gehabt. Im Winter brachte er sie über die Wasserstraßen nach Braunschweig. Eine kleine NORDBORG 26 hatte es ihm vor ca 3 Jahren angetan und sie wurde von ihm wieder hübsch hergerichtet. Dann lief ihm letztes Jahr eine Hurley 800 bei eBay über dem Weg. Auch die musste er haben. Auf meine Anfrage, warum denn nun noch eine 3. Yacht, meinte er: „Ich möchte wie Du mehr Einhand segeln. Hierzu war mir die NORDBORG zu langsam.“ Beim Ein- und Auslagern war er fester Bestandteil der Kran Crew. ...und immer ein gern gesehener Gast bei mir an Bord, wenn ich



mein Boot wieder zurück zum SVT brachte, es ein- und wieder ausräumte; wir beide uns die Zeit nahmen, kurz inne zu halten, auch beim Bierchen, um die Saison in kurzen Atemzügen Revue passieren zu lassen oder Ausblicke für das nächste Jahr zu liefern. Vergessen hat er nie etwas, mich gerne daran erinnert, welche (Segel)- Projekte ich im Stillen verfolgt (Stichwort: OMEGA 42). Er war Ingenieur bei VW

und hat mit seinen 2 Kollegen sogar ein Patent für VW entwickelt, mit der Bezeichnung: „Handschuhfach mit einem integrierten Airbag“ (Patenterteilung: 16.11.2006 bei Anmeldetag: 18.09.1998).

Was uns beide verband? Genau genommen eine Petroleum Lampe! Von meinem 1. Boot: einer DELANTA 76 Ak. Das war eine Eignergemeinschaft zu jener Zeit. 2003 habe ich das Boot hier im SVT das erste mal nach dem Refit zu Wasser gelassen. Herr Dibbern hatte das Kommando übernommen mit seiner ruhigen und freundlichen Art. Die Eigner-gemeinschaft hielt bis Ende 2004. Jahre später ist das Boot durch die Linse von Christoph gehuschelt. Der letzte Eigner hatte das Boot komplett verkommen lassen... bis auf die Petroleum Lampe. DIE wollte Christoph haben und bekam sie auch. In den Unterlagen wurde mein Name gesichtet...und als Christoph

der Kran Crew zugeordnet wurde, meinen Namen hörte, schaltete er schnell und sprach mich daraufhin an. Seitdem standen wir immer im Kontakt: mal mehr, mal häufiger.

Anfang der Saison 2023 hatte ich Christoph gefragt, ob er mich begleiten möchte „auf der Jagd nach dem 3. Oktober“. Mitte des Jahres nahm er den Faden nochmal auf, musste aber schweren Herzens ablehnen, weil er es nicht organisiert bekam. Er wollte mit mir die Tour 2024 machen und freute sich schon darauf. Dieser Chat mit ihm, verlief 7 Tage, bevor er in der Ostsee ertrank.

Ich vermisse Dich: hier bei uns im Verein, am Kran und die Zeit dazwischen. Mach es Gut, mein Freund Christoph!



*Unsere Liebe begleitet Dich,
Deine Liebe bleibt bei uns.*

CHRISTOPH KATH
* 22.12.1967 † 06.08.2023

Wir können es nicht fassen und sind unendlich traurig.

Ben und Phil
Gisela
Christine und Bernd
Jan und Laura
Lars und Lena
Jeannine
Gabriele und Günter

Die Trauerfeier findet statt am Donnerstag, dem 14. September 2023 um 13.00 Uhr in der Kapelle Seedorfer Straße in Ratzeburg.

Anstelle freundlich zgedachter Kranz- und Blumenspenden bitten wir um eine Spende für die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger.
IBAN: DE36 2905 0101 0001 0720 16 | Kennwort: Christoph Kath.

Traueranschrift: Familie Kath
c/o Bestattung Urbrock, Lübecker Str. 13, 23909 Ratzeburg

WASSERQUALITÄT IN DER TRAVE UND AUF DEM ELBE-LÜBECK KANAL

Von Ralf Giercke / Umweltbeauftragter des SVT

Regelmäßig führt das Landesamt für Umwelt und Natur, Flintbek i.V. mit der Außenstelle Lübeck Untersuchungen zur chemischen und biologischen Situation von Trave und Elbe-Lübeck-Kanal durch. Hintergrund ist die Wasserrahmenrichtlinie 2000, die als Ziel vorgibt, dass in den Gewässern eine „Gute Wasserqualität“ erreicht werden soll.



Folgende chemische Untersuchungen werden durchgeführt: Schwermetallverbindungen (Arsen, Cadmium, Quecksilber, Tributylzinn aus Antifouling etc.) Pflanzenschutzmittel und Biozide (Glyphosat), Industrie- und Haushaltschemikalien (Metachlorverbindungen, Schwefel, Lösemittel, polycyclische aromatisierte Kohlenwasserstoffe, etc.), Human-Arzneistoffe (Diclofenac, Multi-resistente Keime, etc.), Stoffe mit Wirkung auf den Hormonhaushalt wie Antibabypille oder Haarwaschmittel für Frauen mit Östrogen, Nährstoffe wie Phosphate, Stickstoffverbindungen etc .

Folgende biologischen Untersuchungen werden durchgeführt: Phytoplankton (Algen), Makrophyten (höhere Wasserpflanzen), Makrozoobenthos (an der Gewässersohle lebende Tiere), Fische, Bewertung der Gewässergüte.

Aktuell werden Elbe-Lübeck-Kanal und Trave wie folgt bewertet:

ökologisches Potenzial		
sehr gut (1)	gut (2)	mäßig (3)
unbefriedigend (4)	schlecht (5)	nicht bewertet (nb)

chemischer Zustand		
gut (1,2)	schlecht (3,4)	nicht bewertet (nb)

Elbe-Lübeck-Kanal elk_0_b Elbe-Lübeck-Kanal



3

3

Trave mtr_20 Trave



4

3

Die Hansestadt Lübeck ergreift folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Gewässersituation:

Regenwasser-Behandlungsanlagen, Reduktion von Mischwassereinträge, Vermeiden von allen Einträgen durch Versickerungs, Gewässerstruktur verbessern, schonende Gewässerunterhaltung, Retentionsraum schaffen wie Deichöffnungen und Moorvernässung.

Mischwassereinträge in Lübeck

Bei Mischwassereinträgen wird im Regenfall Schmutzwasser mit dem Regenwasser zusammen ungereinigt in ein Gewässer geleitet. Lübecks Kanalnetz weist noch ca. 30 % Mischkanalnetz auf. Dies ist problematisch, da größere Mengen an Nährstoffe und eine hygienische Belastung auftritt.

Forderung der Unteren Wasserbehörde:

Einstellen von Mischwassereinleitungen bis 2037

1. Meilenstein: Reduktion bis 2025 um 25 % (aktuell bereits 40 % erreicht)

So gilt immer noch ein offizielles Badeverbot in der Trave, gesundheitsbedenklich insbesondere von der Innenstadt bis zum Herrentunnel



SEIT  1912

BÖBS-WERFT

TRAVEMÜNDE

Meisterbetrieb
seit 1912

STARKER KOMPLETTSERVICE

Bootsbau · Yachtlackierung
Yacht-Refit · Yachttechnik
Rigg · Beschlüge · Gastliegeplätze
Unterwasserschiffsanierung
Yachthafen · Winterlager

Tel. +49 (0)4502 - 5051
www.boebs-werft.de

Was können Segler zur Verbesserung beitragen:

- Abwasser an öffentlichen Stellen entsorgen (Passathafen oder kostenlose Absaugstation beim Schuppen Hafenstr. 1, neben dem Fitness Center Kieser)
- Mülltrennung im Sportboothafen, Plastikmüll vermeiden
- Altöl, Bilgenwasser und Kühlflüssigkeit zum Umweltcontainer bringen
- Bootswäsche nur mit Wasser, ohne Waschmittel
- Störungen der Natur vermeiden
- Bei Unfällen Feuerwehr alarmieren:
Tel: 112-3800

Quelle: Bericht der Bereichsleiterin Birgit Hartmann, FB 3, Stadtverwaltung Lübeck und Bericht zur chemischen Situation der Fließgewässer und Seen in Schleswig-Holstein, Landesamt für Umwelt und Natur

Mittwochssegeln ohne Segeln

Das Rigg - Technik und Pflege, Vortrag von Dan Bauermeister-Wildfang

Text und Bilder von Antje Weise

Eigentlich sollte Speedy an diesem Abend unsere Kenntnisse in Wettfahrtregeln auffrischen. Aus gesundheitlichen Gründen musste er dies jedoch leider auf nächstes Jahr verschieben.

Kurzentschlossen sprang dankenswerter Weise Dan Bauermeister- Wildfang ein. Er hatte sich ohnehin für den Abend angemeldet, hatte also Zeit. Flugs hing die Vergnügungswarte ein neues Plakat aus, informierten alle eingeladenen Vereine und Taudeusz änderte das Thema auf der Website.

Etwa 35 Interessierte fanden sich in der Messe ein.



Dan Bauermeister-Wildfang ist in einer Wismarer Seglerfamilie

aufgewachsen und segelt seit seiner Kindheit Regatten. Er ist Segelmachermeister und seit 3 Jahren mit seiner Firma Baltic Rigging Service selbstständig.

Themen seines anschaulich bebilderten Vortrages waren u.a. die typischen Schäden, Wartung und Pflege von stehendem und laufendem Gut, wie Mastenprofil, Salinge, Großbaum und Wantenspanner sowie Mastfuß und Püttingeisen. Außerdem die Wartung vom Deckbeschlagen und Winschen, die richtige Qualitätswahl bei Blöcken und Schäkeln.

Einen extra Abschnitt seines Vortrages widmete er den Vorsegelrollanlagen und den typische Gründen für Funktionsstörungen.

Da immer wieder danach gefragt wird, gab er erstmalig auch Tipps zum Riggtrimm. Da jedes Schiff und jedes Rigg anders sei, hätte er keine Pauschalrezepte, aber gewisse Grundregeln. Er empfahl dafür die Seldén Trimmfibel. Der Feintrimm erfordere dann viel Austesten und Erfahrung.

Am Wochenende nach dem Vortrag war Dan's Vortrag immer noch Gesprächsthema auf dem Winterlagerplatz.

Ich fragte etwas herum: „Ihr wart doch letzten Mittwoch auch bei Dan's Vortrag, konntet Ihr noch etwas dazu lernen?“

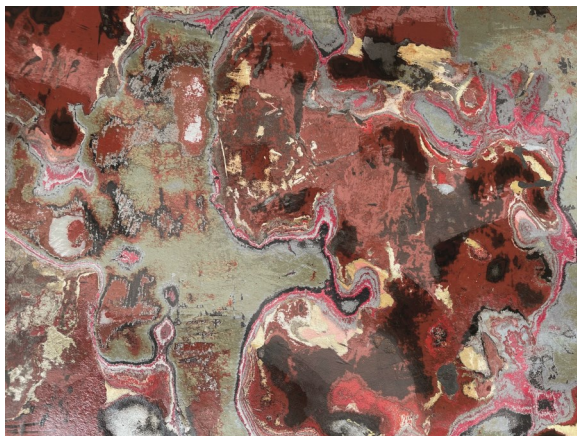
Martin: „Er hat seine Fachwissen aus seiner langjährigen Erfahrung wirklich gut und sympathisch rübergebracht. Ich denke zum Thema Riggspannung haben wir alle noch etwas dazugelernt.“

Cordula: „ Ich fand die Bilder mit den Haarrissen im Mast und worauf sie hindeuten sehr interessant. Auch seine herumgereichten Anschauungsstücke haben mich beeindruckt.“

Martin: „Seine Herangehensweise an Riggitrimmaufträge hat mir gefallen: Im Hafen ein Grundtrimm, dann wird bei 6-7 Segelschlägen mit dem Eigner unter „Laborbedingungen“ (10-12 ktn, glattes Wasser, 20 Grad Krängung) getestet, der Speed beobachtet und im Hafen optimiert. Er verlässt sich dabei voll und ganz auf seine Erfahrung und sein Gefühl.“

Danke Dan- Bauermeister Wildfang für den sehr interessanten Abend!

Kleine SVT-Galerie



**Dänische Südsee
aus dem All ?**



NEUE GESICHTER IM SVT

Text und Bilder von Sebastian Höfener

Moin,

liebe Segelkameradinnen und -Kameraden,

ich bin **Sebastian Höfener**, 28 Jahre alt und wohne seit 2021 im schönen Lübeck; zuvor lebte ich „irgendwo unterhalb der Elbe“.

Durch einen Bandscheibenvorfall kam ich bei unserem Segelwart Ralf auf die Liege. Der versorgte mich nicht nur orthopädisch, sondern auch gleich mit einer Menge guter Informationen über den SVT. So wurde ich im Herbst 2022 bei Euch Mitglied. Da wird es natürlich Zeit, mich auch noch im **TraveSegler** kurz vorzustellen. Einige von Euch haben mich aber sicherlich schon im Waschtrupp von Siggie gesehen. Ich bin gelernter Konditor und Industriemechatroniker und verdiene aktuell meine Brötchen als Servicemonteur von Brandschutzanlagen und der Automatisierung von Türen.

Da ich mit meinen Eltern häufig segeln war, habe ich eine Vorliebe zu diesem Sport entwickelt und mir die ANTIGUA gekauft. Das ist eine 10,5 m Deckssalon-Segelyacht. Die habt Ihr aber bisher noch nicht im Verein gesehen. Denn ich habe sie an einen Freund verliehen und warte nun sehnsüchtig auf seine Rückkehr; dann kann die ANTIGUA endlich bei uns im Hafen liegen. Bis nach Marokko hat es mein Freund und seine Crew bisher geschafft. Man kann ihre Reise übrigens bei [Vesselfinder](#) nachverfolgen.

Ich bin auch noch beim HANSINE -Verein Mitglied (einem dänischen Haikutter mit der Kennzahl FN 121; der liegt im Museumshafen neben der Drehbrücke) und betätige mich ehrenamtlich beim THW. Vereinsunabhängig fahre ich gerne Rad oder „wingsurfe“ wenn das Wetter passt. Auch sonst bin ich recht umtriebig und probiere immer wieder Neues aus. Trotz meines vollen Freizeitkalenders will ich mich gerne mehr in den Verein einbringen. In welcher Form das am besten geht, muss ich noch schauen. Nur beim Auslagern bin ich schon fest bei Siggie verplant.

Na, dann sehen wir uns ja schon am 12. April wieder – ich freue mich darauf!

Euer

Sebastian



Mittwochssegeln ohne Segeln

Wetter - Vortrag von Sebastian Wache

Text von Volker Utzenrath, Bilder von Thomas Berthold & Volker Utzenrath

Im Rahmen der Veranstaltungsreihe Mittwochssegeln ohne Segeln war Sebastian Wache von WetterWelt eingeladen, den meisten vermutlich bekannt vom NDR. Nachdem sich die Anmeldeliste immer mehr füllte, musste leider ein Anmeldestopp verhängt werden, da unsere Messe sonst aus allen Nähten geplatzt wäre.

Nach der einleitenden Verköstigung durch das gut aufgelegte Team vom Restaurant Travesegler fing Sebastian mit der einleitenden Frage „Ist schon mal jemand von Euch vom Wetter überrascht worden?“ an. Die meisten bejahten die Frage, und dann wurden zunächst die Grundlagen vom Wetter sehr kurzweilig und interessant vermittelt.



Dazwischen gab es auch praktische Einlagen, wie z.B. die Trennung von warmen und kalten Medien, vorgeführt mit unterschiedlich temperiertem und eingefärbtem Wasser.

Weiter ging es dann durch verschiedene Wettersysteme, die Entstehung und Erkennung davon, unterlegt durch spannende Zeitraffer-Filme.

In der Pause gab es viele Fragen an Sebastian, die wohl auch alle beantwortet wurden. Eine Pause für ihn gab es dementsprechend fast nicht.



Dennoch machte er fröhlich weiter, und geizte nicht mit Fachwissen.

Dann gab es natürlich noch Hinweise, wo man in der Regel den besten Wind finden kann, insbesondere bei Schwachwind-Lagen. Zudem wurden einige Programme vorgestellt, mit denen man Wetterinformationen sammeln kann, und es gab auch Tipps, wie man diese lesen und für das eigene Vorwärtkommen am Besten nutzen kann.

www.wetterzentrale.de

www.stormforecast.eu,

www.meteoalarm.org

www.estofex.org

sat24.com,

blitzortung.org

Außerdem wurden
Tipps gegeben, was z.B.

die App WINDY alles bietet, und wie man das alles in der App finden kann.

Zum Abschluss gab es noch ein bisschen Statistik über Luft- und Wassertemperaturentwicklungen in den letzten Jahren. Auch dort war für Schleswig-Holstein ein ständiger Anstieg zu verzeichnen. Der Vortrag endete dann mit der für uns wenig attraktiven Prognose, dass der Wind in Zukunft im Sommer tendenziell vermutlich eher abnehmen wird.

Zusammenfassend war es ein sehr gelungener (langer) Abend, mit viel verständlich
vermitteltem Fachwissen
und ein Highlight in der Reihe
Mittwochssegeln ohne
Segeln.

Vielen Dank an Sebastian
Wache, und natürlich an die
Vergnügungswarte und die
Messe.



UM'S KAP DER GUTEN HOFFNUNG NACH AUSTRALIEN

Wettrennen zwischen der PADUA und der PRIWALL nach Australien

Text von Kapt. Robert Clauß , zur Verfügung gestellt von Wolfgang Heger

Kapitän: Robert Clauß / 1. Offz. Sippel / Matrose Walter Remstädt

Es ging scharf her auf dieser Reise von Anfang an. Also war es eine Seglerreise, wie sie sein muß! Denn wer keine Freude hat am Einsatz von Leib und Leben, keine Freude am Wagen und Kämpfen, der gehört nicht zu uns, der bleibe daheim. Bei uns, unter den ragenden Toppen eines Großseglers, gilt noch: hier tritt kein anderer für ihn ein...

Als die neue Mannschaft im Hafen von Hamburg Segel für die Reise anschlug, da peitschten Wind und Regen in fauchenden Stößen von Westen her. Es war schwer, die riesigen Lappen zu bändigen. Harte Arbeit, kein Sport, wie wohl mancher von den Jungs gehofft hatte. Tage dauerte das. Es war das erste heilsame Training für eine Fahrt, die im Durchschnitt 100 - 110 Tage beansprucht und durch sehr bewegte Gegenden führt.

Am 27. Oktober 1933 verholte ich **PRIWALL** ins Schwimmdock der Werft von Blohm & Voß. Sie erhielt einen vollkommenen Außenbordsanstrich, Boden sogar doppelt. Über die rotbraunen Wände des Nachbardocks ragten die Toppen der **PADUA**. Beide Schiffe hatte die Wirtschaftskrise von 1932 monatelang untätig an die Pfähle des Segelschiffhafens gebannt. Nun sollten sie endlich wieder hinaus ins freie Wasser, wohin sie gehören.

Mit steigendem Interesse beobachteten Kapt. Jürß, der Führer der PADUA, und ich die Wetterkarten der Deutschen Seewarte. Es sah nicht vielversprechend aus, was sich da zurechtbraute! Typisch herbstlich die Druckverteilung: niedrig im Norden, hoch im Süden. Die Folge: anhaltende Winde aus Westen und Südwesten - unserem Wege direkt entgegen! Am 30. regnete es fast ununterbrochen. Richtiges »Hamburger Wetter«, dazu frischer Südwest. Gegen Abend frischt es auf. In der Nacht zum 31. stürmt es die Elbe herauf. So bleibt's den ganzen Tag, Luft grau in grau, tiefhängende Wolken jagen von Westen her - von Westen.

Siegesbewußte PADUA

Aber der Seemann ist ja der Mittler von Wind und Schiff. An ihm ist es, alles zu versuchen, was ver-sucht werden kann. Deswegen docken beide Schiffe am 31. morgens aus. Gegen 10 Uhr fassen die Schlepper an, und mit Hochwasser verlassen beide Schiffe den Hamburger Hafen. PADUA ist das stolze Flaggschiff der Reederei, und das verpflichtet. Darum ist es ganz in der Ordnung, daß sie von der gewaltigen SEETEUFEL mit ihren 1200 Pferden elbabwärts geschleppt wird.

Vor unser Schiff spannen sich die 420 Pferde des Schleppers ADOLF. Aber es müssen wohl Shetland-Ponys sein, diese »Pferdestärken«. Kaum kommt die PRIWALL gegen den steifen West an. Ein Glück, daß nun Ebbe läuft. Sonst ständen wir wohl still!

Stolz und siegesbewußt zieht PADUA an uns vorbei. Da sehe ich meinen Kameraden Jürß auf dem Hochdeck drüben. Ich kann mir's nicht verkneifen, forme die Hände zum Sprachrohr und rufe: »Wült wi wetten, Jürß? Fief Pund!« Eine riesige Hand winkt ablehnend von drüben. »Na, denn nich!«

»Goode Reis« hin und her, Winken und Rufen. Dann ist der Rivale vorbei und ist bald im Regen verschwunden. Bei Schulau war's, da kam uns die PELIKAN, der neue Bananendampfer der Reederei Laeisz, von der ersten Reise heimkehrend entgegen. Kapt. Piening winkt. Deutlich hallt seine dröhnende Kommandostimme herüber: »Kiekt man to, dat ji wiederkommt - de anner is all Glückstadt vorbei!« (Seht nur zu, daß ihr weiterkommt - der andere ist schon Glückstadt vorbei!)

Heiß stieg mir's hoch bei dieser kameradschaftlichen Neckerei und ich schwor mir: starker Schlepper oder nicht - wollen mal sehen, wer eher in Australien sein wird! Zwischen 3 und 4 Uhr haben wir dann noch bei Brunshausen das Schiff gedreht, um die Kompassse zu regulieren. Die Schlepptrosse brach, nur durch rasches Ankern hielt ich die FRIWALL vom Grunde frei. Dann beim Ankerhieven Motorpanne - es war schon eine rechte Quälerei! Erst nach 5 Uhr setzten wir wieder die Reise fort als PADUA schon weit, weit voraus war.

Der trübe frühe Abend brachte mehr Wind und PADUA ging um 7 Uhr 45 bei Altenbruch zu Anker. Eine unruhige böige Nacht brach herein. Als wir uns um ½ 1 Uhr am 1. November endlich bis zum Liegeplatz der PADUA hingequält hatten, war das Wetter gerade etwas ruhiger geworden. Darum ließ ich ADOLF weiterschleppen. Gegen 1 Uhr passierten wir das schlafende Cuxhaven. Etwa 3 Uhr war es geworden, als wir beim dritten Elbe-Feuerschiff Anker warfen.

Der Wind war unbeständig, in Böen bis 6. Das Barometer zeigte 747 mm. Alles schien gegen ein baldiges Inseegehen zu sprechen. Daß wir beide dennoch aber an diesem Tage ausliefen, beruhte z.T. auf gegenseitigem Mißverstehen unserer Manöver. Doch haben hier diese Mißverständnisse einmal zu einem positiven Ausgang geführt.

7 Uhr 30 am Morgen des 1. schien es Kapt. Jürß ratsam, seinen Ankerplatz zu verändern. Er ließ deshalb auf PADUA Anker hieven, um sich auch bei Elbe 3 hinzulegen. Dort war gegen 14 Uhr Hochwasser. Das Wetter hatte abgeklärt, der Wind war südwestlich. Das bewog mich, unseren kleinen Schlepper zu rufen, um nachmittags mit der Ebbe in See zu gehen.

Die reise beginnt.

Da entstand gegen 11 Uhr plötzlich eine lebhaftere Erregung unter meinen Leuten. Alle wiesen nach der südöstlichen Kimm: »Padua geht in See!« Richtig, da schoben sich die Rigggen eines großen Viermasters über die Kimm - das konnte nur PADUA sein. Sofort ließ ich alles klar machen zum Ankeraufgehen. Dem Schlepper wurde signalisiert, wieder anzufassen. Als PADUA herangekommen war, hatte unser ADOLF schon die Schlepptrasse angefaßt und unsere Anker wurden gerade aus dem Grund gebrochen.

Drüben beobachtete man uns natürlich mit derselben Wachsamkeit Wir sahen, wie der dicke SEEEUFEL mit der schlanken Ozeanschönheit stoppte. 20 Minuten lagen sie so unbeweglich - wir konnten die vielen beobachtenden Augen von drüben ordentlich fühlen. Was hatte Jürß vor? Als Minute um Minute verstrich, ohne daß der Schleppzug sich wieder in Fahrt setzte, da ging mir ein Licht auf: Man hatte drüben ja gar nicht in See gehen wollen! Hatte anscheinend nur besseren Ankergrund hier in unserer Nähe aufzusuchen beabsichtigt. So Unrecht hatte Jürß nicht, das war mir klar. Die Wetterberichte meldeten zunehmende Westwinde, das Barometer stand niedrig. Die Flaute und das bißchen Sonnenschein waren offenbar nur ein täuschendes Intermezzo in der Serie westlicher Stürme, die uns in der Enge von Kanal und Nordsee so unendlich viel zu schaffen machen mußten. Aber - jetzt wieder Kette stecken, den Schlepper wieder loswerfen? Seefahren heißt Wagen - die Versuchung, das »bessere« Wetter hier auf sicherem Ankerplatz abzuwarten, war glücklich überstanden. Es wurde weiter gehievt. Wenn wir uns ranhielten, dann erwischten wir vielleicht den abziehenden hohen Druck noch beim letzten Zipfel - wer weiß, was hinterher kam!

Also los dafür! Als man auf PADUA sah, wie mein Erster von der Back »auf und nieder« zeigte mit jener Handbewegung, die in der ganzen Welt verstanden wird, als kurz darauf jenes charakteristische Flügelschlagen mit den Armen folgte, das ebenfalls auf allen Seiten unseres Globus bedeutet »Anker ist los«, da gab's drüben auch kein Halten mehr. Kapt. Jürß tat nun dasselbe, was er uns tun sah: in See gehen! Pechschwarze Qualmwolken über dem stämmigen Schlot, zog SEETEUFEL mit PADUA seewärts. In kurzem Abstand passierten wir so beide um Mittag des 1. das Feuerschiff Elbe III.

So wurde der Grund gelegt für die besten Seglerreisen, die je von der Elbe nach Australien gesegelt wurden. Wären wir, wie ich beabsichtigt hatte, bis Hochwasser liegengeblieben, dann hätte uns der dann auffrischende Westwind und die zunehmende Unsichtigkeit höchstwahrscheinlich bewogen, den folgenden Tag abzuwarten. Wo wäre dann der letzte Rest Nordwind gewesen, der uns später so gut den Kanal überwinden ließ?

Fortsetzung folgt im nächsten TraveSegler

Marktplatz

Mette

Mette ist ein schwedischer klassischer Langkieler von 1949. Ich habe sie 2018 in Stockholm erworben und in die Lübecker Bucht überführt.

Sie war vor meinem Kauf 50 Jahre in schwedischem Familienbesitz und segelte im Schärengarten vor Stockholm.

Mette ist vollholzbeplankt. Die Beplankung besteht aus Honduras-Mahagoni und schwedischer Eiche (Kielschürze). Das Teakdeck ist noch original und mit einer Hartfaserplatte direkt auf die Decksbalken genagelt. Die Teakplanken haben eine Dicke von ungefähr 20mm.

Mit einer Länge von 11.85m und einer Breite von 2.85m und einem Gesamtgewicht von 8.5 Tonnen hat sie sehr schöne ausgewogene Segeleigenschaften an der Kreuz.

Der Mast und Großbaum bestehen aus astfreier schwedischer Kiefer und sind weiß lackiert. Die Amwind-Segelfläche ist mit ca. 60qm bemessen.

Ein überholter Yanmar 3GM mit 30PS und Zweikreiskühlung wurde von mir 2019 eingebaut. Eine Winterlagerhalle gehört mit zum Inventar.

Ich möchte Mette in erfahrene und jüngere Hände geben und hoffe, dass sich ein Liebhaber klassischer Yachten findet.



Preis: VB

Kontakt: Christian Grützmann, christian@gruetzmann.org, 0160 5822250

GEBURTSTAGE IM APRIL

1	Heike	Gercken-Volmer	2	Uwe	Lembcke
3	Wiebke	Sommerfeld	3	Carole	Wulf
4	Sven-Erik	Heilscher	11	Eda	Arsian
12	Bernd	Krause	12	Hanno	Zimmermann
13	Julia	Sauer	14	Karl-Heinz	Pahl
15	Ralf	Kolberg	16	Marianne	Schauseil
18	Dirk	Hüsgen	19	Klaus	Schütte
22	Moritz	Moltmann	23	Dieter	Landau
23	Lutz	Möller	27	Florian	Krumnow
27	Helmut	Pleschka	29	Tadeusz	Nikitin

GEBURTSTAGE IM MAI

2	Wilhelm	Peters	3	Torben	Adermann
3	Jonas	Franke	3	Uwe	Holthus
6	Tom	Teßmer	8	Jan	Witt
9	René	Ritter	11	Angelika	Ebhardt-Bomhoff
11	Stephan	Tofaute	14	Katrin	Heß
14	Rolf	Klein	17	Harald	Coellen
18	Hans-Peter	Böbs	18	Ursula	Prigge
18	Jochen	Stallbaum	18	Carsten	Zach
19	Tobias	Kolodziej	19	Martin	Lilienthal
19	Siegfried	Wulf	21	Lennart	Lühnen
21	Malte	Paul	22	Herbert	Preuss
22	Manfred	Twesten	23	Hans	Heuer
24	Niklas	Grohs	24	Fritz-Wilhelm	Jensen
24	Antje	Weise	27	Henning	Junghans
28	Moritz	Dürkoop	29	Gunnar	Wilken
30	Felix	Harden	30	Rüdiger	Voigt
31	Wolfgang	Sommerfeld			

GEBURTSTAGE IM JUNI

1	Bodo	Siewert	2	Alexandra	Bauer
2	Mario	Frey	2	Lars	Von Ohlen
3	Volker	Volgelsang	4	Michael	Hansen
5	Margit	Jahnke	6	Kay Ulrich	Enke
6	Jürgen	Poppe	6	Claus	Witt
7	Kai Hendrik	Friese	7	Conrad	Schepers
9	Hans Martin	Limberts	10	Udo	Faust
11	Stephanie	Jahnke	11	Dirk	Meiburg
13	Maya	Vosberg	14	Joachim	Leu
16	Andrea	Albold	17	Lasse	Böhnecke
17	Cirsten	Mardt	21	Bernd	Böhnecke
21	Sebastian	Höfener	21	Sebastian	Reuss
21	Klaus-Dieter	Zuber	21	Sebastian	Zamzow
28	Lennart	Stegmann	30	Jörg	Duus
30	Uwe	Rosenbohm			

JUBILÄUM IM APRIL

Herbert Preuss 40 Jahre

JUBILÄEN IM MAI

Uwe Holthus 50 Jahre

Gregor Havemann 25 Jahre

DER TRAVESEGLER GRATULIERT RECHT HERZLICH

TERMINE IM APRIL

02.04.	Arbeitsdienst Vorbereitung Auslagern	16.00—18.00
02.04.	Geschäftsführender Vorstand	18.00—19.00
02.04.	Erweiterter Vorstand	19.00—21.00
04.04.	Monatsversammlung April	20.00—22.00
07.04.	Letzter Schleiftermin Überwasser	
08.04.	Arbeitsdienst Vorbereitung Auslagern	16.00—18.00
12./13./14.04.	Auslagern	08.00—16.00
24.04.	Vorbesprechung Mittwochs-Segeln	19.00—21.00
29.04.	Geschäftsführender Vorstand	18.00—19.00
29.04.	Erweiterter Vorstand	19.00—21.00

TERMINE IM MAI

02.05.	Monatsversammlung Mai	20.00—22.00
04. / 05.05.	Ansegeln	09.00—16.00
08.05.	Mittwochs-Segeln	18.00—21.00
15.05.	Mittwochs-Segeln	18.00—21.00
18./19./20.05.	Pfingstfahrt	10.00—16.00
22./29.05.	Mittwochs-Segeln	18.00—21.00

TERMINE IM JUNI

03.06.	Geschäftsführender Vorstand	18.00—19.00
03.06.	Erweiterter Vorstand	19.00—21.00
05.06.	Mittwochs-Segeln	18.00—21.00
06.06.	Monatsversammlung Juni	20.00—22.00
12./19.06.	Mittwochs-Segeln	18.00—21.00
22./23.06.	Sommerfest	15.00— ??
26.06.	Mittwochs-Segeln	18.00—21.00

8 GLASEN FÜR VERSTORBENE MITGLIEDER

18.02.2024 Jürgen Ahnfeldt

08.03.2024 Lothar Gerhardt

Wir werden die Verstorbenen stets in ehrender Erinnerung behalten.

NACHRUF FÜR JÜRGEN AHNFELDT

Am Sonntag, den 18.02.2024 ging unser Ehrenmitglied Jürgen Ahnfeldt im Alter von 99 Jahren auf seine letzte große Reise. Seit dem 1. Mai 1949 war er Mitglied im SVT. Ehrenmitglied war er seit 1972 und damit unser „dienstältestes“ Mitglied/ Ehrenmitglied.

Im Alter von 9 Jahren stand für ihn bereits fest, dass das Segeln, die Seefahrt und der Wassersport sein Lebensinhalt werden sollte. Ein Auslandsaufenthalt der Eltern kam zunächst dazwischen. Auf einer 15qm-Rennjolle hat er dann das Segeln gelernt.

Nach dem Krieg fand sich in der Nähe seiner Arbeitsstätte eine alte marode Jolle, die in viel Eigenarbeit ein „Refit“ erfahren hat. Es war das erste Boot mit Namen „Monsun“. Dieses Boot wurde beim Brand noch an der anderen Seite der Herreninsel zerstört. Es kam dann ein Jollenkreuzer auch mit Namen „Monsun“, der für viele Regatten genutzt wurde.

Das Boot „Windhund“, wurde dann mit viel Eigenarbeit nach der Fertigstellung zu Wasser gelassen. Die damit unternommenen großen Reisen sind über den SVT hinaus legendär. Viele Jahre ging es zumeist einhand nach Norwegen, z.T. bis über das Nordkap hinaus. 75.000 gut dokumentierte Seemeilen sind bei seinen Reisen zusammen gekommen, die in vielen Wintervorträgen und in **TraveSegler** Beiträgen eindrucksvoll beschrieben wurden.

28 Jahre hat Jürgen Ahnfeldt als Segellehrer und später auch als Prüfer ehrenamtlich gearbeitet. Sehr viele Mitglieder des SVT und weit darüber hinaus begannen ihr Seglerleben mit seinem Unterricht.

Als Jugendwart, lange Zeit für die Betreuung der Jugend zuständig, entstanden wieder in Eigenarbeit so ganz nebenbei 6 Optimisten. Viele der von ihm ausgebildeten, damaligen Jugendlichen sind heute noch im Verein aktiv und erinnern sich gerne an die Zeit mit Jürgen Ahnfeldt zurück.

Viele weitere, noch heute bekannte Dinge gehen auf seine Initiative zurück: Die „Motortour rund Lübeck“, die ursprünglich nur aus dem Gedanken der Süßwasserspülung der Kühlkanäle entstanden ist. Das heutige Wahlverfahren mit dem Vorschlagskasten und den schriftlichen Vorschlägen für die Vorstandswahlen. Der Steinfußboden in der Halle, um nur einige wenige Beispiele herauszugreifen.

Jürgen Ahnfeldt hat während seiner langjährigen Mitgliedschaft den SVT durch seine Leidenschaft, seinem ehrenamtlichen Engagement und seiner Präsenz stark mitgeprägt.

Wir hätten uns gewünscht, in diesem Jahr mit Jürgen Ahnfeldt sein 75 jähriges Jubiläum feiern zu können.

Wir werden Jürgen Ahnfeldt stets in ehrender Erinnerung behalten.

Rainer Diekmann



Segler-Verein Trave e.V.

Am Stau 1, 23568 Lübeck
Tel.: 0451 / 39 38 21
Fax: 0451 / 39 82 149
info@svt-luebeck.de

<http://www.svt-luebeck.de>

Bankverbindung:

Sparkasse zu Lübeck
IBAN: DE34 2305 0101 0005
5044 51
BIC: NOLADE21SPL

Geschäftszimmer:

n.n.
Zeiten: nach Bedarf
Tel.: 0451 / 39 38 21
geschaeftszimmer@svt-luebeck.de

Messegastronomie:

info@zum-travesegler.de

Takelmeister:

takelmeister@svt-luebeck.de

IMPRESSUM

Die Kosten dieses Mitteilungsblattes sind durch den Beitrag abgegolten.

Zusendung per Post ist gegen Portokosten möglich.

Der **TraveSegler** kann auch als PDF-File bezogen werden, und ist auch im Mitgliederbereich der SVT Homepage zum Download verfügbar.

Beiträge, die mit dem Namen des Verfassers unterzeichnet sind, geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Beiträge und Leserbriefe (auch in Form von E-Mails) können auch im öffentlichen Bereich der SVT Homepage veröffentlicht werden, sofern der Autor dem nicht explizit widerspricht.

**Redaktionsschluß für den TraveSegler
III/ 2024 : 10.Juni 2024**

Redaktion:

1.Pressewart

Volker Utzenrath
Tel.: 0171 / 5434326
travesegler@svt-luebeck.de

2.Pressewart

n.n.

Anzeigen und Druck:

Svenja Muchow
druck & medien
23730 Neustadt
Sierksdorfer Str. 14
Tel.: 04561 / 51 13-0
Fax: 04561 / 51 13 11
service@detrucker.de

Hafenmeister: Dieter Dibbern Tel.: 0451 / 39 38 21
sowie 0177 / 93 95 422

In der Saison:

Mo.-Sa. 08:15 –10:00 & 17:00 –18:00
So. 09:00 –10:00 & 17:00 –18:00

Vorstand:

1.Vorsitzender: Rainer Diekmann Tel.: 0151 / 20 12 16 36 vorsitzender@svt-luebeck.de

2.Vorsitzender: Edgar Kibelka Tel. 0178 / 33 75 934 vorsitzender2@svt-luebeck.de

1.Kassenwart: Wolfgang Sommerfeld Tel.: 04544 / 12 49 kassenwart@svt-luebeck.de

1.Schriftwart: Thomas Berthold schriftwart@svt-luebeck.de

Technischer Leiter: n.n. Tel.: tl@svt-luebeck.de








KONTOR
IT SERVICE POINT

*einfach anrufen &
beraten lassen!*

IHR PARTNER IN SACHEN DIGITALISIERUNG

Nutzen Sie das Potential der Digitalisierung bestmöglich aus. Wir helfen Ihnen dabei:

-  überall erreichbar mit einer Festnetznummer
-  eigene Videokonferenzlösungen
-  datenschutzkonform im Homeoffice
-  Ihre Waren im eigenen Online-Shop
-  viele weitere innovative, digitale Trendthemen



Heiligenhafen · Grömitz · Lübeck · Kiel · Hamburg

www.it-kogge.de · 0451 599 830 0



WERBETECHNIK

MAILINGS | BANNER | SCHILDER
FLYER | POSTER | PROSPEKTE



*an der
Ostsee
zu Hause*



**SVENJA
MUCHOW**

Sierksdorfer Straße 14 | 23730 Neustadt i. H.
service@dedrucker.de | Tel. 0 45 61 / 51 13-0