

## **SY INSCHALLAH – In 21 Tagen von der YS Elba zur HYS**

[HYS: Hanseatische Yachtschule, Glücksburg], ohne Verfasserangabe

In das Buch der Rekorde wollte er mitnichten kommen, wohl aber gut, sicher und schnell nach Glücksburg – so müssen die unterschwelligen Gedanken des Skippers Felix, dessen von Winterfeld, etwa gewesen sein. Oder wußte er, daß dieser Blaue Peter am 10. Mai den wirklich allerletzten Redaktionsschluß hatte? Wie dem auch sei – fest steht nunmehr, heute am 11. Mai 1983, daß diese neueste DHH-Yacht, die zukünftige NORDSEE, nach langen Jahren im Mittelmeer gut, schnell (sehr schnell) und relativ unversehrt in ihre (alte) neue Heimat zurückgefunden hat! „Relativ“ unversehrt deswegen, weil (schiffe ruhig weiter, wenn der Mast auch bricht...) die Überführungsreise am Sonntag, dem 27. März, an der YS Elba zwar gut begonnen hatte, aber in Höhe Almería kam am 6. April der Großmast durch Bruch oberhalb der Saling herunter. Skipper war zu diesem Zeitpunkt der Voreigner der Yacht, Wolfgang Andreae, der einige Tage vorher seinen Sohn Volker Andreae in gleicher Funktion abgelöst hatte. Ein relativ glücklicher Umstand, da, wenn jemand das Schiff genau kannte, dann „Andreae der Ältere“. Dreizehn Tage mußte die Yacht in Almería eine Zwangspause einlegen, um den Mast zu schäften und das Schiff wieder voll einsatzbereit für den größeren Teil der Reise zu machen. Skipper Felix von Winterfeld wurde nach Almería beordert, übernahm Schiff und Verantwortung, regelte alles in Verbindung mit Schulleiter Atze Lehmann, dem erneut in schwieriger Situation die Aufgabe der Besorgung und Lenkung oblag – kooperativ und zügig, unter Überwindung aller Schwierigkeiten – das neue HYS-Schiff zu versorgen.

Eine gute und glückliche Zeit für die neue Yacht des HYS! Übrigens INSCHALLAH heißt auf Deutsch „So Gott will“.

Ohne Verfasserangabe: SY INSCHALLAH – In 21 Tagen von der YS Elba zur HYS, in: Der Blaue Peter, Nr. 3, 1983, S. 18.

## **Eine große Dame. Unsere neue NORDSEE (HYS)**

Peter Trampe

*Schiffe zu beschreiben und zu vergleichen, ist eine der ältesten Sachen der Welt. Jeder von uns kennt das Auf und Ab der Meinungsbildung über den benutzten „schwimmenden Untersatz“, oft liebevoll auch „Dampfer“ genannt, wobei es völlig gleichgültig ist, ob es sich um eine kleine Jolle handelt oder um eine gelegentlich auch ohne Segel (wie ein Dampfer) mit Maschinenkraft fahrende Yacht.*

*Peter Trampe, DHH-Vorstandsmitglied für Öffentlichkeitsarbeit, schreibt über das neue Schiff aus eigener Anschauung. Er hat den Überführungstörn der SY (ex) Inschallah vom 4.5. (Brest) bis 11.5. (Glücksburg) mitgesegelt. Die alte NORDSEE (ex GERMANIA V) kannte er gut u.a. als Wachführer auf der Atlantiküberquerung Frühjahr 1982 unter Skipper H.A. Bernhardt.*

Die SY INSCHALLAH fordert zum Vergleich mit ihrer Vorgängerin geradezu heraus. Natürlich, denn sie bekommt den Namen unserer langjährigen „alten Dame“, unserer vielgeliebten und befahrenen SY NORDSEE ex GERMANIA V. Diese *Grande Dame* steht zwar noch ausgezeichnet im Zeug, könnte aber den härtesten Schlägen der hohen See nur nach erneutem gründlichen *body lifting* standhalten. Das geht aber bekanntlich immer über die Grenzen normaler Kalkulationen hinaus.

Es darf gesagt und von jedem Interessenten selbst erfahren werden, wie sehr unsere neue NORDSEE die Tradition der Großen Dame fortzusetzen in der Lage ist. Ihr Erbauer und Vorbesitzer hatte ihr den Namen INSCHALLAH III (zu Deutsch: So Gott will) gegeben, unter dem sie auf allen Meeren, die sie kreuzte, sehr schnell bekannt und geachtet wurde. Schön sollte sie sein, wollten ihre Väter, der Eigner und Entwerfer gemeinsam mit dem Erbauer De Dood in Bremen – schnell sollte sie sein und dennoch auch der Besatzung Raum bieten. Genau das tat sie von Anfang an. Als jedoch eine neue Klassifikation eingeführt wurde, war sie mit 17,8 t bei 16,2 m Länge, 4,50 m Breite und 2,60 m Tiefgang um ein wenig zu groß für die Klasse der schlanken Nur-Renner. So zeigte die schöne Schnelle allen Konkurrenten zwar meist ihr Heck, wurde aber durch die Verrechnung nach hinten gesetzt.

Würden heute unsere nun drei neuen, großen Yachten, GLÜCKSBURG, FLENSBURG und NORDSEE, im Hafen der Hanseatischen Yachtschule nebeneinander liegen – was nicht wünschenswert wäre, da sie mit unseren Mitgliedern in See sein sollen –, dann wäre ihre Ähnlichkeit augenfällig. Sloop mit einem Mast alle drei, die NORDSEE mit 26 m höher als die anderen. Die Ähnlichkeit mit den modernen Admiral's Cuppern ist unverkennbar, aber nur ein Symptom und kein Programm. Wir sind und bleiben ein Ausbildungsverband mit dem Schwerpunkt seiner Tätigkeit auf hoher See. Die Gründung unserer DHH-Regatta-Gruppe im Jahre 1982 ist keine Trendwende, sondern eine zusätzliche Leistung für die vielen unserer Mitglieder, die an Regatten teilnehmen wollen und entweder nicht in einem Segelklub zusätzlich Mitglied sind oder unter DHH-Stander starten wollen. Auch der Wunsch nach Ausbildung oder Vervollkommnung als Regattasegler wird in besonderen Angeboten der Hanseatischen Yachtschule erfüllt und ist unserem Jahresprospekt zu entnehmen. Die Ausbildung steht auch hier im Vordergrund, die Teilnahme an Regatten ist nicht Selbstzweck, sondern für den interessierten Einzelnen die Freude an der Bestätigung eigener Seemannschaft. Die von uns in letzter Zeit neu erworbenen vier Schiffe (einschließlich der SY MISTRAL der Yachtschule Elba) sind keine Rennziegen und auch nicht als solche gedacht. Als moderne Yachten und neuere Konstruktionen erfüllen sie unsere Ansprüche als Tourenfahrzeuge für

mittlere und längere Seetörns mit vielseitigen Möglichkeiten der Ausbildung und Seemannschaft. Jeder Seemann auf einem Segelschiff hat sich schon immer gefreut, wenn er auf See einen anderen aussegeln konnte, schneller am Ziel war und seine Bemühungen in Fahrt umgesetzt sah. Dieses Ergebnis war unseren Crews des Überführungstörns der neuen NORDSEE von Elba nach Glücksburg unter den verschiedensten Bedingungen lebhaft zuteil geworden.

Im Sinne nahtloser Übergabe war ihr Voreigner Wolfgang Andreae (NRV) bzw. zunächst sein Sohn Volker für den ersten Teilabschnitt von Elba bis Malaga als Skipper eingeteilt worden. Wilhelm v. Georg fuhr als Schiffsführer. Der Crew wurde von dem stürmischen Mittelmeer gleich von Elba bis Bonifacio nichts geschenkt. Die Kreuz begann von dort ab, bis Mallorca hatte der abschiednehmende Skipper ausführlich Gelegenheit, die Vielzahl seiner Vorsegel jeder Regung und Änderung des Windes anzupassen. Mit Bewunderung registrierte die Crew die Tatsache von 28° Höhe am Wind. Solche flotte Fahrt mit einem im Boden flachen und verrundeten Rumpf bei schräg nach hinten angesetztem Kiel ergibt bei entsprechenden Wellen das ganz ähnliche Einsetzen in die See, wie es unsere früheren NORDSEEFahrer von dieser alten Dame her zur Genüge kennen.

Eine Liegezeit von 14 Tagen in Almería begann mit dem Crewwechsel und der Übernahme der Schiffsführung durch Hans-Dietrich von Winterfeld, unserem allseits bekannten und erfahrenen Segellehrer Felix aus Glücksburg. Er und sein Schassi Hans-Jürgen Zahlten besserten mit einer äußerst einsatzwilligen Crew aufgetretene Schäden aus, kauften unter Führung des Meister-Smutje Ulrich Hinkfuß aus Westerland („Käpt’n Hahn“) die richtigen Weine, Säfte und Lebensmittel, um mit zwei Wochen Verspätung gegen den ursprünglichen Plan wieder in See zu stechen.

Wer vom Mittelmeer in den Atlantik will, weiß, wovon jetzt die Rede ist, von der Kreuz gegenan. Wie zumeist, waren also westliche Winde und der Schwall aus dem großen Teich in die kleine Wanne die Hindernisse, die der Skipper und seine Crew durch Emsigkeit und Kreuzen bis vor die Küste Afrikas überwinden mussten. Bis Cap S. Vicente an der Südwestspitze Portugals war es mühsam, die NORDSEE zeigte alle ihre Künste, haute streckenweise kräftig rein, blieb aber an Oberdeck eigentlich recht schön trocken und zeigte sich als gutes Schiff für ihre Crew. Auf Nordkurs war es dann geschafft. Der Wind kam aus Südwest, blies stetig, die See schob, und der Dampfer zeigte, wie schnell er mit jedem seiner Segel laufen kann. Wahrscheinlich wäre die Crew am liebsten gleich bis Glücksburg durchgesegelt, aber ein jeder hat ja neben dem Segeln an Bord zumeist noch eine gewisse Beschäftigung, die leider einen Kameraden zum Aussteigen und damit zum kurzen Anlaufen in Vigo zwang. Der Wind blieb dem Schiff treu, und die fleißige Crew beschloß, gleich noch die Biskaya mitzunehmen und bis Brest zu segeln. In knapp zwei Tagen wurde dieses so oft gefürchtete Stück bewältigt und mit Brest bereits der Absprung zum Kanal erreicht. Außer dem Skipper und dem Schassi konnten Hennes Schmalenbach aus Lüdenschaid und Ulli Hinkfuß aus Westerland zur Freude der Ergänzungscrow Volker Preßler und Peter Trampe aus Hannover an Bord bleiben, und mit nur noch sechs Mann wurde der letzte Teil der Reise gesegelt. Von Brest bis Glücksburg waren die Schleusen in Brunsbüttel und Holtenau die einzigen Anlegepunkte, wohlweislich den stetig von achtern kommenden Wind und gute Wetterlage ausnutzend.

Wurde der Wind mal flau oder kam gar nicht, dann offenbarte die NORDSEE auf der Nordsee die für Kenner unserer älteren DHH-Yachten ungewohnte Erfahrung selbst dann noch merkbare Fahrt von 2 oder 3 oder gar 4 kn zu machen, wenn der Wind eigentlich gar nicht zu sehen oder

zu spüren war. Die Alte Dame hätte sich dabei jedenfalls geziert, überhaupt dem Ruder zu gehorchen.

Schulleiter Lehmann würdigte bei der Begrüßung die Leistung des Skippers von Winterfeld, die Verspätung von 14 Tagen auf drei Tage reduziert zu haben. Durch den 2. Vorsitzenden, Wilhelm von Georg, drückte der DHH-Vorsitzende Helmut Bastian dem Skipper und den als Besatzung beteiligten Mitgliedern Dank und Anerkennung für die geleistete Arbeit aus.

So konnte nun unsere neue NORDSEE schon in Kürze ihre Törns von Glücksburg aus aufnehmen. Jedes unserer Mitglieder, insbesondere die Damen, sind eingeladen und offensichtlich für diese moderne und handliche Yacht prädestiniert, ihre Schönheit und Vorzüge zu entdecken. Sie ist anders als unsere alte NORDSEE, aber es lohnt sich, sie zu entdecken, ihre guten Seiten kennenzulernen. Ganz zweifellos gehören dazu die große Zahl angenehmer Kojen und bequemer Staumöglichkeiten für persönliche Ausrüstung, zwei vorzügliche Nasszellen mit guten Waschbecken und Duschen, sofern die Länge des Törns den Verbrauch von Süßwasser ermöglicht, und Toiletten, deren Benutzung auch den Nicht-Techniker deutlich erleichtert.

Das Kartenhaus hat einen guten Kontakt zum Cockpit und zum Rudergänger, dessen Arbeit auf diesem Schiff zwar an einem modernistischen Ruderrad erfolgt, aber schon nach kurzer Zeit die angenehmen Seiten einer kurstreuen, sehr direkt und leicht zu steuernden Yacht offenbart. Manchmal hat man fast das – gar nicht schlechte – Gefühl, eine riesengroße Jolle zu steuern, nur eben per Rad und mit einem Turm von Mast und über 500 qm Segeln, wenn die ganze bunte Wäsche gefahren wird. Skipper Felix und Schulleiter Atze werden aber zweifellos noch sortieren, welche der zahlreichen Hemden im Trousseau bleiben, und auf welche eine schnelle Tourenyacht ohne Verlust verzichten kann. „Fury“, die riesige Genua von fast 150 qm, wird sicherlich auch allen künftigen Crews erhalten bleiben.

Das Arbeiten an Deck, selbst auf dem Vorschiff, ist angenehmer als woanders. Fallen und Schoten sind gut angeordnet, auf schnelle und leichte Bedienbarkeit. Auch Nicht-Muskelprotze können durch gute Übersetzungen meistern und bewältigen, was sie in den Griff kriegen wollen. Die anfangs noch fremde Hydraulik der Stagen erweist sich als gutes Hilfsmittel neuzeitlicher Unterstützung.

Kurzum, dieses Schiff ist eine Dame. Sie hat deren liebenswerte und deren zu beachtende Eigenschaften. Sie will gut behandelt werden und eine aufmerksame Besatzung haben. Denen wird sie dann aber auch schöne Erlebnisse und Freude schenken, sie nach getaner Arbeit angenehm in den Schlaf wiegen und außerordentlich vorzeigbar sein, wohin man auch mit ihr kommt. Jeder erfahre das selbst! Allzeit glückliche Fahrt der neuen NORDSEE für Schiff und Besatzung!