

## REDAKTIONELLES

### SCIA Konserven

Liebe Mitglieder,  
Nicht nur große Kunstarchive beschäftigen sich mit der Problematik der Konservierung von altem Bildmaterial.

Je schneller die technische Entwicklung fortschreitet, desto kürzer wird die Verfügungsdauer der Medienwiedergabe.

Als in den siebziger Jahren der Chemiefilm Einzug in die Privathaushalte hielt, machte sich niemand Gedanken, ob man noch in 50 Jahren die Aufnahmen betrachten kann.

Heutzutage steht manch einer als Erbe vor Kilometern an Schmalfilmen und weiß damit nichts anzufangen, da es an der Abspeltechnik fehlt. Eine ähnliche Problematik zeichnet sich im Videobereich ab, wo das VHS Band langsam durch die digitale DVD abgelöst wird.

Das Redaktionsteam der RAUM möchte gerne alte Filmaufnahmen rund um das Leben am SCIA retten und digital archivieren. Deshalb hier der Aufruf an unsere Mitglieder:

Wenn Sie in Ihrem Privatfundus Filme über das Leben am SCIA haben, stellen Sie uns bitte dieses Material leihweise zur Verfügung, so dass wir es digitalisieren und archivieren können.

Als Dankeschön für die Leihgabe gibt es dann eine fertige DVD zurück.

Falls Sie etwas haben sollten, rufen Sie uns bitte an (089 / 8120277) oder schicken Sie eine Email an [raum.scia@arcor.de](mailto:raum.scia@arcor.de).

Herzlichst, ihr Redaktionsteam

Ute und Werner (Stulz-)Huber

## DIE SCIA FLOTTE

Eine Bootsklasse im SCIA, die es schon seit der Vereinsgründung 1974 im SCIA gibt ist der Jeton. Lesen Sie hier eine kurze Zusammenfassung dieser sportlichen Gleitjolle.

### Jeton

#### Das Schiff



#### Technische Daten

Länge über alles: 4,95 m  
Breite über alles: 1,82 m  
Länge CWL: 4,50 m  
Tiefgang: 0,14 / 1,12 m  
Rumpfgewicht: min. 115 kg

Segelfläche: 15,55 m<sup>2</sup>  
Großsegel: 10,83 m<sup>2</sup>  
Fock: 4,72 m<sup>2</sup>  
Spinnaker: 16,45 m<sup>2</sup>

Yardstickzahl ab Bj. 1995: 105  
Yardstickzahl ältere Boote: 107

#### Unsere Eigner

Pablo Fritsche  
Jens Messer  
Dr. Christian Schmoldt



Christian Schmoldt auf der Kieler Förde

Der Jeton ist eine sehr schnelle Zweimann-Rennjolle mit Trapez und Spinnaker. Er wurde 1970 von Uwe Mares und Hubert Raudaschl entworfen. Mit 4,95 m Länge und 1,82 m Breite, Spinnaker und Trapez überzeugt er als perfektes Regattaboot genauso, wie als sportliches Freizeitboot. Seine 15,5 qm Segelfläche plus 16 qm Spinnaker, sowie seine flache Schale verleihen ihm optimale Geschwindigkeit auf allen Kursen und hervorragende Gleiteigenschaften. Der Rumpf wird ganz in GFK-Sandwichbauweise mit Doppelboden und Schott hergestellt. Für das Deck darf auch Bootsbausepperrholz verwendet werden. So entspricht der Jeton einerseits dem neuesten Stand der Jollentechnik, ist aber so langlebig und robust, dass auch noch die Erben den Spaß am Segeln darauf entdecken können. Bei aller Technik darf aber auch nicht die Optik fehlen. Mit seinen harmonischen Linien, dem ausgereiften Design und dem modernen Segelriss hat der Jeton alles, was die Freude am Segeln zur Begeisterung werden lässt.

Ursprünglich von der Firma Klepper gebaut, erhielt der Jeton bereits 1974 den Status einer nationalen Klasse. Mit dem Niedergang des Klepper-Bootsbaus stagnierte auch der Nachwuchs in der Klassenvereinigung. Durch das Engagement mehrerer aktiver Jeton-Segler wurde das Boot jedoch unter eigener Regie zu einer modernen Regatta-Jolle mit verjüng-

tem Mast, optimierter Beschlagsausrüstung, Spi-Trompete etc. weiterentwickelt. Hervorzuheben ist auch die gegenseitige Treue zwischen der Jetonklasse und dem SCIA, wurden doch seit Anbeginn der Aktivitäten beider Vereine ohne Unterbrechung jährlich Jeton-Ranglistenregatten – auch in mageren Zeiten – bei uns auf dem Ammersee durchgeführt.

Lesen Sie in der nächsten Ausgabe mehr über den **Hobie Tiger**.

AUS DEM VORSTAND

## Vorschläge zur Änderung der Beitragsordnung

In den letzten Jahren sind immer mehr Anfragen von Mitgliedern eingetroffen, die in der gültigen Beitragsordnung bisher nicht vorgesehen sind. Deshalb möchte der Vorstand diese offenen Punkte bereinigen und auf der kommenden Jahreshauptversammlung ein paar Änderungen vorschlagen. Gemäß Satzung müssen diese von den Mitgliedern auf der JHV beschlossen werden.

Hier ein kurzer Überblick über die geplanten Änderungen. Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass wir hier keine konkreten Zahlen veröffentlichen können. Diese erhalten Sie mit der Einladung zur Jahreshauptversammlung. Das Wichtigste aber gleich vorweg:

**Es kommt zu keiner allgemeinen Gebührenerhöhung** (abgesehen 2 Bootsklassen)

### 1. Trennung Aufnahmegebühr – Liegeplatzgröße.

Bisher wurde die Aufnahmegebühr immer nach der Größe des Liegeplatzes festgelegt. Da es vielfach unverständlich war, dass Mitglieder bei einem Wechsel der Liegeplatzkategorie plötzlich eine „Differenz der Aufnahmegebühr“ bezahlen mussten, möchte der Vorstand die Aufnahmegebühr eines Mitglieds von der Bereitstellung eines Liegeplatzes entkoppeln.

Deshalb soll es eine fixe Aufnahmegebühr geben und eine einmalige „Bereitstellungsgebühr“ für Liegeplätze, abhängig von der Größe. Diese Trennung in der Gebührenordnung ermöglicht nun auch die Vergabe von sogenannten Zweitliegeplätzen. Das bedeutet, ein Vollmitglied mit bereits einem Liegeplatz kann einen weiteren Platz beantragen und, soweit einer frei ist und der Vorstand dem zustimmt, durch die Zahlung einer zweiten Bereitstellungsgebühr auch einen weiteren Platz zugeteilt bekommen.

### 2. Neueinteilung der Mitgliedsbeiträge

Im Augenblick haben wir am SCIA die Situation, dass Mitglieder, die bereits voll erwerbstätig sind, nach wie vor als Familienmitglieder geführt werden.

Der Vorstand möchte hiervon abrücken und schlägt vor die bisherige „Familienmitgliedschaft“ nur noch den Lebenspartnern der Vollmitglieder einzuräumen.

Im Gegenzug dazu soll es eine günstigere Mitgliedschaft für Jugendliche, auch über 18 Jahren aber noch in Ausbildung, geben.

Weiterhin wird der Vorstand in diesem Jahr verstärkt auf Vollmitglieder einwirken, die den SCIA häufig mit ihrem Partner, der kein Mitglied ist, nutzen. Es sollte für sie kein Problem sein, wenn ihnen der Club so gut gefällt, auch den Partner mit anzumelden.

### 3. Neueinteilung der Liegeplatzgruppen

Aufgrund der veränderten Bootestruktur im SCIA möchte der Vorstand zwei neue Klassen einführen, die bisher leicht bevorteilt wurden: Eine *Einmannjollen*-Kategorie, vor allem für die Laser und eine Teilung der *Kats*-Kategorie in *Kats bis 2,45m* Breite und *Kats breiter als 2,45m*. Diese haben in den letzten Jahren deutlich zugenommen und belegen einfach mehr Platz als unsere klassischen Katamarane.

Natürlich gilt bei den Neueinteilungen die Bestandswahrung: bei bereits in 2005 bestehenden Liegeplätzen wird keine weitere

Bereitstellungsgebühr fällig. Nur der Jahresbeitrag ändert sich.

### 4. Seniorenmitgliedschaft

Wir wollen für unsere älteren Mitglieder die Möglichkeit einräumen, weiterhin Mitglied des SCIA zu bleiben aber nicht mehr den Beitrag eines Vollmitgliedes zahlen zu müssen.

Die Voraussetzungen hierfür sind  
a) eine Mindestdauer der Mitgliedschaft im SCIA,  
b) natürlich das Lebensalter, und  
c) keinen Liegeplatz mehr.

## Ordnung muß sein

Der Verein bietet seinen Mitgliedern die Möglichkeit, im Sommer Trailer und im Winterhalbjahr Slipwägen gegen eine kleine Gebühr auf einem extra gekennzeichneten Platz (siehe Liegeplatzplan im Kasten an der Bootshütte) abzustellen. Damit auch alle Mitglieder, die diesen Abstellplatz nutzen wollen, Platz für ihren Trailer haben, ist es wichtig, platzsparend abzustellen!

D.h. immer Deichsel gegen Achse. Nicht mehr geduldet wird das Abstellen auf den Bootsliegplätzen bzw. auf den besonders gekennzeichneten Plätzen für a) Clubtrailer und b) für die Trailer von den Regattaseglern, die sich oberhalb der zwei Tornadotrailer bis zum alten Tor befinden.

Und das bitte, bevor die Saison losgeht.

Die Frühjahrs-Arbeitstour findet heuer am Samstag, den 01. April (kein Aprilscherz) ab 09:00 Uhr statt. Bei Schnee, Regen oder anderem Unwetter ist als Ausweichtag der folgende Samstag vorgesehen. Neben den, sich jedes Jahr wiederholenden, Arbeiten wie Laubrechen, muss unbedingt noch die Buchenhecke an der Nordseite geschnitten werden. An Werkzeug benötigen wir wie immer einige Laubrechen, eine elektr. Heckenschere, eine kleine Kettensäge.

Ansonsten wünsche ich allen einen guten Anfang der Segelsaison,

Klaus Wiedemann

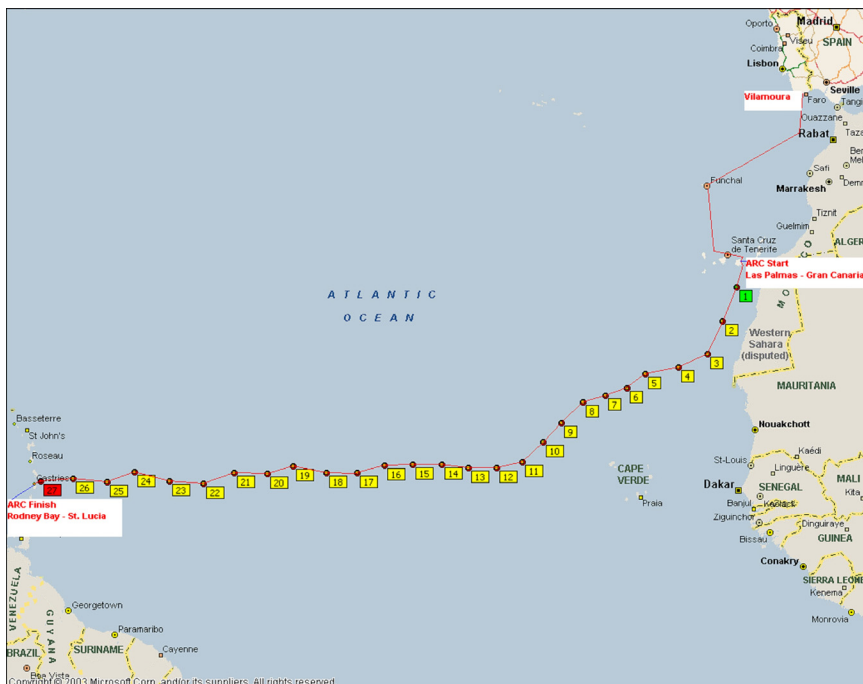
## ARC 2004 - Fortsetzung

### Ein Bericht von Stefan Ritter

In der letzten RAUM berichtete Stefan Ritter von den Vorbereitungen zum großen Schlag über den Atlantik. Nun geht es von Las Palmas über den Atlantik bis nach St. Lucia.

#### START

Am Sonntag, den 21. November war es dann soweit. Knapp 200 Yachten verließen unter Beobachtung von vielen Zuschauern den Hafen von Las Palmas und überquerten bei schwachem Wind, z. T. unter Maschine, um die Mittagszeit die Startlinie. Bei Sonnenuntergang hatte sich das Feld schon weitestgehend aus den Augen verloren und am nächsten morgen war keine Yacht mehr am Horizont zu sehen.



Von da an lief alles seinen gewohnten Gang: vier Stunden Wache, acht Stunden Freiwache, vier Stunden Wache, vier Stunden Freiwache, vier Stunden Wache, .....

Bei der Auswahl der Crew hatte unser Skipper darauf Wert gelegt, dass jeder eine Anzahl von Menüvorschlägen mitbringt und auch in der Lage war vernünftig zu kochen. Der Tagesplan sah nämlich vor, dass die jeweilige Wache für die Zubereitung der Mahlzeiten zuständig war und dass insbesondere die Abendwache mindestens drei Gänge kochen musste.

Die jeweils folgende Wache war dann zuständig für den Abwasch etc. Dieses System hat sich wirklich bewährt und wir hatten jeden Abend Spaß beim Sundowner und beim anschließenden ausgiebigen Abendessen. Den Ausguck hat während dieser Stunden hauptsächlich unser Radar übernommen.



Der Rest der Überfahrt verlief in diesen geregelten Bahnen: Schlafen, Essen, Wache, Lesen, Schlafen, Fische fangen, ... und ab und zu ein kaltes Bier, denn unser Kühlschrank hat meistens funktioniert ☺

Ein Highlight jeden Tag war die mittägliche Funkrunde. Zunächst haben wir kurz nach 1130UTC bei France Radio den aktuellen Wetterbericht für die verschiedenen Zonen des Atlantik angehört. Um 1200UTC hat sich dann unser „Netcontroller“ über Kurzwelle gemeldet und nach dem Wetterbericht die einzelnen Yachten der Gruppe aufgerufen ihre Position und ggf. besondere Ereignisse zu melden. Sofern verständlich haben wir dann die Positionen unserer „Gegner“ protokolliert und dann meistens frustriert festgestellt, dass nur noch wenige Yachten hinter uns waren. Selbstverständlich war uns auch bewusst, dass unsere „Daheimgebliebenen“ unsere Position kurz danach im Internet bewundern konnten.

Schiffsbegegnungen hatten wir auf der ganzen Reise nur sehr selten. Am Anfang, als es noch die afrikanische Küste entlang ging, begegneten uns regelmäßig Frachter und Tanker. Dieses hörte jedoch ziemlich schnell auf, als wir unseren Kurs, der Strömung folgend, mehr und mehr Richtung Westen änderten. Alle paar Tage konnte man mal ein Segel am Horizont ausmachen und manchmal war die Distanz gering genug, um per UKW Kontakt aufzunehmen und Erfahrungen auszutauschen.

Ab Höhe der Kapverden begannen wir jeden Abend, wie viele andere Yachten auch, Kontakt zu Herb Hilgenberg aufzunehmen, einem Amateurfunker und Wetterrouter aus Kanada. Herb bietet seit 1987 jeden Abend jeder zwischen 1940UTC und 2000UTC angemeldeten Yacht zwischen 2000UTC und 2200UTC im individuellen Gespräch Wetter und Routenempfehlungen an: <http://www3.sympatico.ca/hehilgen/>.

Das Wetter zeigte sich abgesehen von schwachen Winden und einigen Tagen völliger Flaute meistens von seiner sonnigen Seite. Lediglich die in den Tropen üblichen Sqalls, Schauerböen, die kurzfristig schon mal über 40kn Windgeschwindigkeit bringen können, mussten stets aufmerksam beobachtet werden.



Hier war im Zweifelsfall schnelles Reffen angesagt. In dunklen Nächten war hier die Beobachtung mittels Radar eine echte Hilfe. Ein einziges Mal hatten wir für mehrere Stunden zwischen 40kn und 50kn Wind bei starkem Regen. Wir liefen stark gerefft und das einzig wirkliche Problem welches wir in dieser Phase hatten, mal abgesehen vom zögerlichen Verhalten unseres Skippers, war es, unseren Salon möglichst trocken zu halten. Das größere Problem war, dass wir nach vielen Stunden unter Motor in der Flaute den Diesel rationieren mussten, um genug Reserven zur Stromerzeugung für Navigation und Wassermacher zu haben. Im Nebeneffekt hat das auch dazu geführt, dass die Temperatur im Kühlschrank nicht mehr wirklich zu halten war, jedenfalls nicht, um „normgerecht“ Bier zu kühlen ☺



Da uns so langsam die Getränke ausgingen, waren dann doch alle irgendwie froh als nach 27 Tagen auf See St. Lucia und Martinique in Sicht kamen. Wir meldeten uns regelkonform ein paar Stunden vor der Ankunft bei der Regattaleitung an und diese organisierte zu unserer Freude eine Dingi Eskorte, die uns bereits einige Seemeilen vor der Hafeneinfahrt in Empfang nahm.

Da die Ziellinie der ARC 2004 bereits ca. 24h vor unserer Ankunft abgebaut wurde ☺, bildete unsere Eskorte mit den Dingis für uns eine Linie und feierte mit einem Hupkonzert unsere Ankunft. In der Rodney Bay Marina lagen trotz unserer späten Ankunft noch viele ARC Yachten und wir wurden beim Anlegen am Steg mit Hupkonzert, steeldrum Musik, Cocktails und von vielen Seglern begrüßt. Auch die Crew von „Kellys Eye of Hamble“, unserem Netcontroller, der uns 27 Tage lang betreut hatte und denen wir vorher noch nie begegnet waren, war unter dem Begrüßungskomitee. Insgesamt ein wirklich ergreifender Moment!

Über unsere späte Ankunft hat uns dann doch noch hinweggetröstet, dass wir unsere gut 3.000sm (andere sind ein paar hundert sm weniger gesegelt ☺) heil hinter uns gebracht haben und dass wir noch vor der Abschlussparty und noch vor den zwei letzten Yachten des Regattafelds angekommen sind.

Natürlich habe ich auf diesem langen Schlag wieder viele Erfahrungen gemacht, von denen ich einige wenige erwähnen will:

1. es wäre günstig bei einem derartigen Törn ein wirklich zuverlässiges Großsegel zu setzen und nicht ein altersschwaches, welches obendrein nicht sorgfältig repariert wurde.
2. Psychologie an Bord, der Skipper, Teil II.
3. Auf wochenlangen Raumwindkursen wäre es von Vorteil, einen Spinnaker mitzuführen. Zumindest tagsüber könnte dann auch bei schwachen Winden gesegelt werden. Alternativ wären auch 2!!! Genuabäume möglich. 1!!! Spinnakerbaum ist zu wenig und zu kurz.
4. Wenn sich nach ein paar Tagen die Bordroutine eingestellt hat, könnte man (fast) ewig so weitersegeln.
5. Wir waren nie wirklich in (seglerisch) schwierigen Situationen. Mit Ruhe und der entsprechenden Sorgfalt kann man bei Tag und bei Nacht das Schiff und jedes Wetter beherrschen.
6. Ich würde einen solchen Törn wieder machen, ggf. aber dann als Skipper und vielleicht etwas anders organisiert.

Nach ein paar Tagen feiern und relaxen sind wir dann Richtung Martinique ausgelaufen um die letzten Meilen dieses langen Törns hinter uns zu bringen und um am 22. Dezember, meinem Geburtstag, den Flieger nach Hause zu besteigen. Und auch hier habe ich nochmals eine Erfahrung gemacht:

- Auch auf den letzten Metern einer langen Reise sollte man sich an die Regeln halten und sich nicht bei geöffnetem Luk in der Vorschiffkoje schlafen legen. Ansonsten kann es passieren, dass eine Welle einsteigt und man danach kein funktionierendes Handy mehr hat, weil die Dinger nun mal kein Salzwasser vertragen. Der Psychologie an Bord, der Skipper, Teil III -> „Salzwasser auf der Matratze“ ist das auch nicht förderlich.

Am 23. Dezember, rechtzeitig vor Weihnachten, konnte ich dann in München meine Familie wieder in die Arme schließen.

Man könnte sicherlich noch viel mehr berichten, ggf. auch mit anderen Schwerpunkten. Ggf. und bei Interesse lässt sich das ja auch noch nachholen.

Stefan Ritter

## TERMINE

|            |   |
|------------|---|
| 24.03.     | Jahreshauptversammlung (in Herrsching!)           |
| 01.04.     | Arbeitstour / Stegaufbau: (Ausweichtermin: 08.04) |
| 13./14.05. | Inninger Teller 420er                             |
| 09.07.     | Optiliga  |
| 15.07.     | Ernst-Hans Mittelstrecke                          |
| 22.07.     | Sommerfest  |
| 09./10.09. | Optifant  |
| 23./24.09. | Wies'n Regatta & F18 Hammer                       |
| 04.11.     | Arbeitstour (Ausweichtermin: 12.11.)              |
| 08.12.     | Weihnachtsfeier                                   |

*Die genauen Anfangszeiten der einzelnen Veranstaltungen entnehmen Sie bitte den gesonderten Einladungen bzw. unserer Internet Seite.*