



50 Jahre „Lone Star“

1968 bis 2018

Yacht-Club Noris e.V.



Logbuch zum Jubiläum





Lieber Freundeskreis der „Lone Star“,

die First Lady des Yacht-Club Noris e.V. ist 50 Jahre alt geworden. Eine gute Gelegenheit in ihre Geschichte zurückzublicken. Das kleine Team „50-Jahre Lone Star“ hat sich dieser Aufgabe gestellt und im Verlauf des Geburtsjahrs vielfältige Dokumente und Bilder aus der Vergangenheit der Lone Star zusammengetragen.

Die Zielsetzung war die Erstellung dieses Sonderheftes des YCN, was dann doch mehr Zeit in Anspruch genommen hat, als anfänglich vermutet. Aber wir sind sehr froh, diese Herausforderung neben unseren sonstigen Verpflichtungen und Segelaktivitäten bewältigt zu haben. So erscheint das Heft zum 50. Geburtstag der „Lone Star“ nun immerhin im Jahr 2019 auch mit Berichten aus dem Jubiläumsjahr.

Wir möchten gleich mit der „Geburt“ dieses Schiffes beginnen. Kaum war die „Suca“ – wie unser Schiff ursprünglich hieß – getauft und vom Stapel gelaufen, wurde der Mast gestellt und eine erwartungsvolle Crew ging sofort auf Erprobungstörn.

Die Jungfernfahrt im Frühjahr 1968 verlief erfolgreich und bis heute wird das Boot begeistert gesegelt! Viel Freude beim Stöbern in der Geschichte unseres Clubschiffs.

Euer
Claus-Wilhelm Behnke, Sportwart Seesegeln



Die 1. Crew von links nach rechts: Peter Knitt, Rolf Hundsdoerfer, Peter Kehl, Willy Kuhrt (Eigentümer) Uwe Bartels (Konstrukteur), Willi Paulsen (Bootsbauer von Matthiesen & Paulsen), Dieter Fritsche

**Wir wünschen zum Jubiläum alles Gute und
freuen uns auf weitere Jahre der erfolgreichen Zusammenarbeit!**



O'LEU-Segel GmbH
Jachthafen-Promenade 3
23774 Heiligenhafen
www.oleu.de

04362-900144
info@oleu.de



BENETEAU



FIRST



INHALT

Editorial	3
Inhalt / Impressum	5
Kleine Geschichte der „Lone Star“	6
Mythos: Schwesterschiff	10
Technische Zeichnungen	12
Stapellauf der „Suca“ 1968	14
1969 Teilnahme am Admiral´s Cup	16
Gestern Racer, heute Cruiser?	17
Die „Suca“ wird zur „Lone Star“	18
Logbuchauszüge	19
Der Yacht-Club Noris kauft die „Lone Star“	24
Die „Lone Star“ als Yacht des YCN	26
Zeitgeist der 1970er und 1980er Jahre	27
Seenotrettung 1994	28
Decksanierung 2004/2005	30
Phototörn nach der Decksanierung 2007	32
Mit Spaß den Ernstfall proben	36
Logbuchauszüge	38
Jugendcrew auf der 26. Hessenregatta	42
„Lone Star“ Ziele	46
Kranen und Reparaturen	48
Schlussworte	50
Danksagung	51



IMPRESSUM:

Herausgeber: Yacht-Club Noris e.V. Nürnberg,
Bayernstr. 134, 90478 Nürnberg
Telefon: 0911 / 40 31 30
E-Mail: clubhaus@ycn.de
Redaktion: Frank Meyer, Günther Probst,
Bernhard Schlögel, Karin Kremer-Schäff,
Gesche Schünemann und Claus Wilhelm Behnke
Druck: Online-Druck.biz
Auflage: 750 Stück





Kleine Geschichte der „Lone Star“



Die Entstehungsgeschichte unserer „Lone Star“ ist eng mit einem der ehemals bedeutendsten Segelwettbewerbe für Hochseeyachten – dem Admiral's Cup (1957 – 2003) – verbunden.

Im Jahr 1967 beauftragte der Finanz- und Immobilienkaufmann Willy Kuhrt aus Hamburg die Werft Matthiesen & Paulsen in Arnis an der Schlei mit dem Bau einer Regattayacht. Als Konstrukteur wurde der Schiffbauingenieur Uwe Bartels engagiert. Ziel war es, erfolgreich am Admiral's Cup 1969 teilzunehmen. Einige persönliche Eindrücke eines Zeitzeugen dazu sind auch in dem Artikel „Gestern Racer, heute Cruiser?“ dargelegt. Die Konstruktion unserer „Lone Star“ erfolgte zunächst entsprechend der damals gültigen Formel des RORC (Royal Ocean Racing Club). Aus der RORC-Formel und der Formel des CCA (Cruising Club of America) wurde dann 1969/1970 die IOR-Formel entwickelt. Die heutige „Lone Star“ wurde als S-Spanter mit einer Beplankung in Diagonal-kraweelbauweise aus Mahagoni gebaut. S-Spanter ist eine typische Rumpfform klassischer Segelyachten. Es handelt sich dabei immer um Langkieler oder gemäßigte Langkieler, letzteres ist bei unserer „Lone Star“ der Fall.

Im Jahr 1968 wurde die Yacht an ihren ersten Eigner Willy Kuhrt (Mitglied im Segel-Verein Wedel-Schulau – SVWS) übergeben, der sie auf dem Namen „Suca“ taufte. Die „Suca“ erhielt die DSV-Segelnummer G 174, die sie heute noch trägt. Das Schiff fuhr dann von 1968 bis 1976 unter dem Stander SVWS und

nahm in dieser Zeit am Admiral's Cup teil. Unsere heutige „Lone Star“ war für Willy Kuhrt die zweite von ihm beauftragte Yacht mit dem Namen „Suca“ und mit der Teilnahme am Admirals-Cup seine erfolgreichste. Im Jahr 1969 hat das deutsche Team mit den Yachten „Rubin“, „Suca“ und „Klar Kimming“ den 5. Platz beim Admiral's Cup belegt und war von den drei deutschen Schiffen das zweitbeste. Nach dem Rennformelwechsel auf IOR (International Offshore Rule, Regeln für den Bau von Regattayachten) ließ er sie umbauen, verlor aber dann die Geduld mit dem Holzschiff, da es nicht die gewünschten Erfolge brachte. Er beauftragte den Bau einer dritten „Suca“ in Aluminium-Bauweise. Die weitere Geschichte dieses letztgenannten Bootes ist uns leider nicht bekannt.

Nach einem Umbau der „Suca“ erwarb Dietrich Krügel aus Stein bei Nürnberg im Jahr 1976 das Schiff und taufte es auf den Namen „Lone Star“ um. Ursprünglich war der Anstrich des Rumpfes der „Suca“ über der Wasserlinie naturbelassen und wurde erst zwischen 1969 und 1976 – vermutlich bei dem Umbau – gelb lackiert. Jedenfalls wurde das Boot von Dietrich Krügel und später auch vom Verein gelb übernommen. Erst in den Jahren 1999/2000 erfolgte nach unseren Recherchen der blaue Anstrich. Gemäß dem Logbucheintrag für das Jahr 1977/78 wurde es nach dem Verkauf wieder am 20.04.1977 in Dienst gestellt und zwar mit Heimat-hafen Nürnberg und unter dem Stander des Vereins „Yacht-Club Noris“.



Aufgrund eines Maschinenschadens wurde der alte Motor (Delta Lloyd 24 PS Benzin) am 04.08.1977 gegen einen neuen Motor (Volvo Penta 36 PS Diesel) in Wendtorf während eines Törns nach Bornholm ausgetauscht (siehe dazu auch die Logbuchauszüge aus dieser Zeit). Somit wird auch klar, dass die in einem Spiegel-Artikel von 1977 (Nr. 31) erwähnte „Suca“ im Zusammenhang mit der Qualifikation deutscher Boote für den Admiral's Cup mit unserer „Lone Star“ nichts zu tun hatte. Wir können leider nicht mit Sicherheit bestimmen, um welches Boot es sich damals gehandelt hat.

Im Jahr 1978 erfolgte dann die Teilnahme an der Kieler Woche, bei der die „Lone Star“ bei der Seeregatta Eckernförde - Kiel in ihrer Klasse (II B) den dritten Platz belegte. Bei der Seeregatta Stoller-Grund II belegte sie ebenfalls den dritten und bei der Fehmarnregatta den vierten Platz. Auch in den nächsten Jahren nahm die „Lone Star“ an Regatten teil und es wurden mit dem Schiff zahlreiche Törns in Ost- und Nordsee unternommen (siehe dazu auch die Auszüge aus den Logbüchern).

Im Jahr 1981/82 verkaufte Dietrich Krügel die „Lone Star“ an den Yacht-Club Noris (siehe dazu die Auszüge des Kaufvertrags). Dietrich Krügel war jedoch auch immer ein großer Mäzen des YCN und spendete die Kaufsumme. Bei der Übernahme der „Lone Star“ durch den YCN verfügte das Boot über: 17 Segel, einen Benzinmotor mit verstellbarem Propeller, einer Trimmklappe hinter dem Kiel, ein

Profilstag mit Nut zum Setzen der Vorsegel, einer hydraulischen Verstellmöglichkeit für das Achterliek und einen geschlossenen Bugkorb. Der ehemalige Obmann Seesegeln Eugen Meurer hat berichtet, dass im Verlauf der Jahre durch den YCN folgende Änderungen vorgenommen wurden: der Benzinmotor wurde zunächst durch einen Volvo-Pentax Dieselmotor und später durch den derzeitigen Nanni-Motor ersetzt (s.u.); statt des verstellbaren Propellers wurde ein normaler Propeller eingebaut, die Trimmklappe wurde ausgebaut, das Profilstag wurde durch ein doppeltes Vorstag ersetzt und die Vorsegel auf Stagreiter umgerüstet. Später erfolgte der Umbau auf einfaches Vorstag; das hydraulische Achterstag wurde ausgebaut und durch ein starres Achterstag ersetzt; der geschlossene Bugkorb wurde durch einen offenen Bugkorb ersetzt, da hierdurch der Übertritt auf Stege erheblich erleichtert werden konnte.

Im Rahmen der Übernahme durch den YCN wurde die „Lone Star“ von Georg Zimmermann von Kiel nach Heiligenhafen zu ihrem neuen Liegeplatz verlegt. Georg Zimmermann nahm sich der „Lone Star“ mit Begeisterung und allergrößter Sorgfalt an. Von ihm ist die folgende Aussage aus dem Jahr 1982 überliefert:

„Dem Yacht-Club ist mit der „Lone Star“ ein wertvolles Gut anvertraut worden. Jeder Segler ist daher verpflichtet, Schiff und Gerät in Ordnung zu halten. Man kann mit Vorschriften einen gewissen Rahmen festlegen, aber viel wichtiger ist die moralische Verpflichtung jedes Einzelnen, den Mitseglern, dem





Kleine Geschichte der „Lone Star“

Schiff und dem Club gegenüber.“

Gemäß einer Laudatio zum 40-jährigen Geburtstag der „Lone Star“ wurde Georg Zimmermann damals zum „Schifferrat Fahrtensegeln“ gewählt, und er hat sich zusammen mit Werner Gatterer, Peter Miederer sowie Eugen Meurer in den Anfangsjahren mit der „Lone Star“ sehr um das Seesegeln verdient gemacht. Von ihm wurden demnach auch das Labskausessen, das Seeseglertreffen und der Damen-törn ins Leben gerufen. Natürlich haben sich in den Jahren danach noch einige Obmänner Seesegeln (bzw. Sportwarte Seesegeln) und viele andere Clubmitglieder ebenso um die „Lone Star“ und das Seesegeln verdient gemacht.

Ihnen allen sei an dieser Stelle gedankt!!

In den 1980er Jahren steckte das Yachtchartergeschäft noch in den Kinderschuhen. So war es nicht verwunderlich, dass die „Lone Star“ jedes Jahr mehr als 20 Wochen, meist für Privat- oder Kettentörns gebucht wurde. Die Ausbildung für die Segelscheine BR (Revier) und BK (Küste) spielte zunächst eine untergeordnete Rolle. Sie machten 2 bis 3 Törns pro Jahr aus.

Die Ansprüche der Privatsegler haben sich aber in den letzten Jahren grundlegend geändert. Weltweit sind Charterbasen aus dem Wasser geschossen. Die Nürnberger buchen ihre Privattörns vorzugsweise am Mittelmeer, denn dort ist es bekanntlich wärmer, der Wind ist im Durchschnitt weniger stark und von Nürnberg aus ist es ungefähr die gleiche Entfernung wie zur Ostsee... Hinzu kommt, dass die modernen

Schiffe mehr Platz und Komfort bieten - besonders wichtig für Familiencrews. Darüber hat sich der Anspruch an und die Nutzung von unserer „Lone Star“ deutlich gewandelt. In den Anfangsjahren fuhr unser Boot nur zu ca. 15 % Ausbildungstörns, heute sind es über 70%.

Im Winter 2004/2005 erfolgten auf der M & P Jachtwerft Paulsen - der Nachfolgewerft der Bauwerft - umfangreiche Renovierungsarbeiten, insbesondere die Sanierung des Holzdecks. In den Club-Mitteilungen zum 45jährigen Bestehen des YCN im Jahr 2006 berichtete M.E. Fritsche über die feierliche Übergabe des renovierten Schiffes am 9. April 2005 auf dem Gelände der Werft. So wurde mit einer Gruppe von rund 25 Vereinsmitgliedern und Freunden der „Lone Star“ die Übergabe des über die Toppen geflaggtten Schiffes gefeiert. Der damalige Präsident des YCN - Peter Hertlein - übergab dann mit dem Aufziehen des Vereinsstanders das Schiff wieder den aktiven Seglern. Im Dezember 2005 wurde noch ein neuer Motor (Nanni Diesel 50 PS) eingebaut.

Was sind auch heute noch die besonderen Vorzüge unseres Bootes?

Die Ausrüstung und der Komfort bedienen Basisansprüche. Die „Lone Star“ ist ein schneller Segler mit Starkwindqualitäten, mit 8 Segeln mit Segelwechsel am Mast und auf dem Vorschiff. Das ist wichtig bei der Ausbildung zum „Erfahren“ von Seemannschaft. Den Luxus unter Deck bilden 8 Einzelkoben mit funktionstüchtigen Leesegele. Die Kombüse ist sparta-

nisch, aber auch für lange Törns völlig ausreichend, sofern sich die Crews mit entsprechenden Menüs darauf einstellen. Dunkles Holz macht den Salon sehr gemütlich und der Navigator hat viel Platz und relativ moderne Technik vor sich. Die Crews sind sehr begeistert von unserem Boot, es hat Charisma, Charme und in den Häfen wird seine Erscheinung immer bewundert.

Die Lone Star leistet unserem Club seit ihrem Kauf hervorragende und wichtige Dienste im Bereich Ausbildung im Seesegeln mit Meilen- und Prüfungstörns. Außerdem bietet der YCN auf der „Lone Star“ Skippertrainings und Jugendtörns an. Mitglieder können Privattörns buchen. Regelmäßig nimmt die „Lone Star“ auch an Regatten teil, z.B. an der Hessenregatta und im Jahr 2019 an der Classic-Week.

In den vergangenen Jahren führten die vielen Törns unsere „First Lady“ in die Nord- und Ostsee wie z.B.: England, Shetlands, Lofoten, Haparanda (Bottnischer Meerbusen), Helsinki, Riga, Tallinn, Göta-Kanal, Göteborg, Oslo, Kettentörn Oslo - Rügen - Stockholm, Jugendtörn NO-Kanal - Nordsee - Limfjord. Wir freuen uns darauf, auch in den kommenden Jahren noch viele interessante und spannende Törns zu fahren!

Frank Meyer



Haparanda 2002

Lofoten 2003

Göta-Kanal 2004



Datum 000 WGS 1984	Log 1 1340.5nm	Log 2 1340.5nm
LAT	65°46.187 N	
LON	23°53.905 E	
Geschwindigkeit	Kurs	Tiefe T
0.0kn	0°	* , * m
Status GPS 8Sat A	Ortszeit 0:24:32	Ortsdatum 22- 6-2002

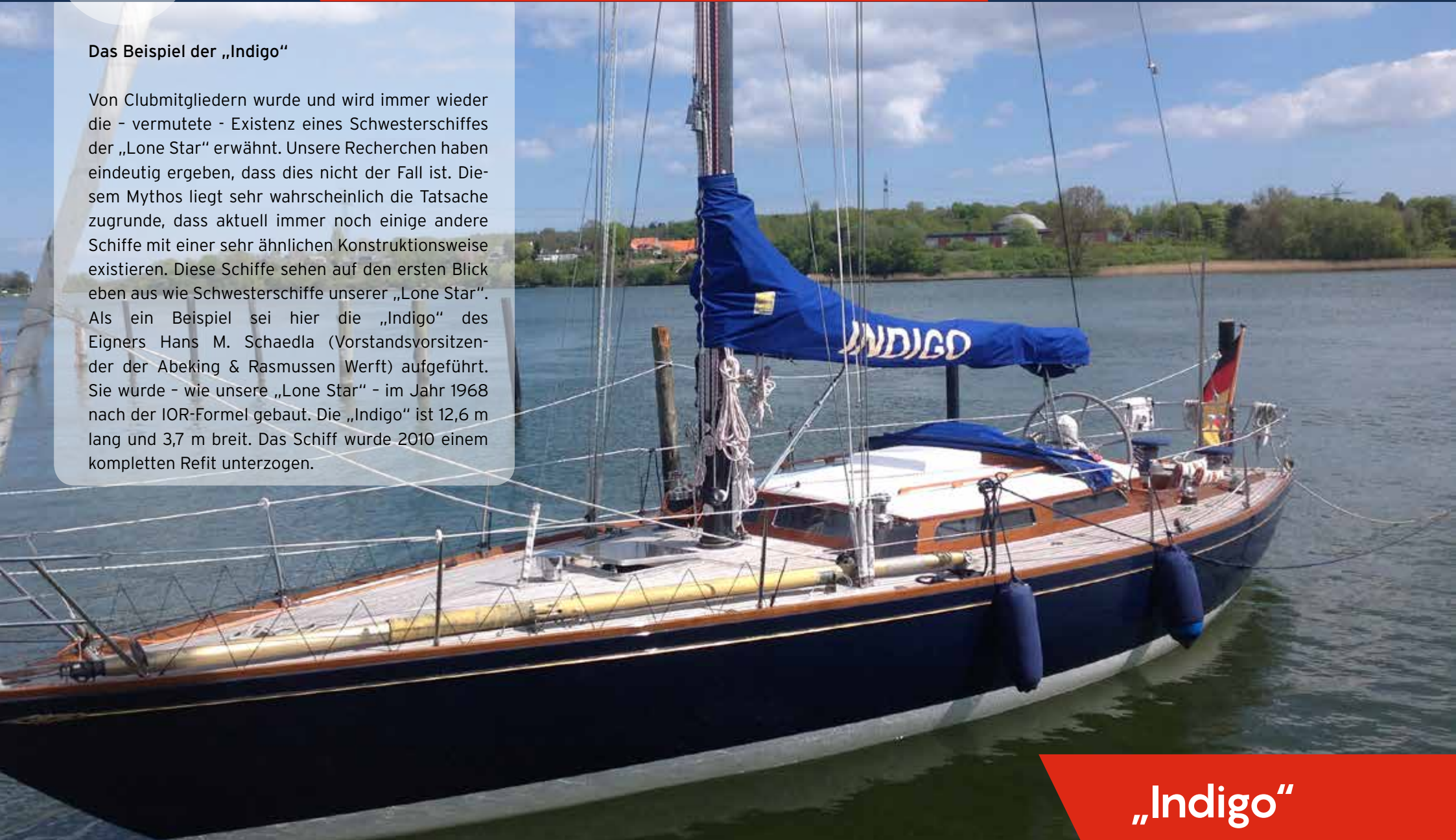




Mythos: Schwesterschiff

Das Beispiel der „Indigo“

Von Clubmitgliedern wurde und wird immer wieder die - vermutete - Existenz eines Schwesterschiffes der „Lone Star“ erwähnt. Unsere Recherchen haben eindeutig ergeben, dass dies nicht der Fall ist. Diesem Mythos liegt sehr wahrscheinlich die Tatsache zugrunde, dass aktuell immer noch einige andere Schiffe mit einer sehr ähnlichen Konstruktionsweise existieren. Diese Schiffe sehen auf den ersten Blick eben aus wie Schwesterschiffe unserer „Lone Star“. Als ein Beispiel sei hier die „Indigo“ des Eigners Hans M. Schaedla (Vorstandsvorsitzender der Abeking & Rasmussen Werft) aufgeführt. Sie wurde - wie unsere „Lone Star“ - im Jahr 1968 nach der IOR-Formel gebaut. Die „Indigo“ ist 12,6 m lang und 3,7 m breit. Das Schiff wurde 2010 einem kompletten Refit unterzogen.



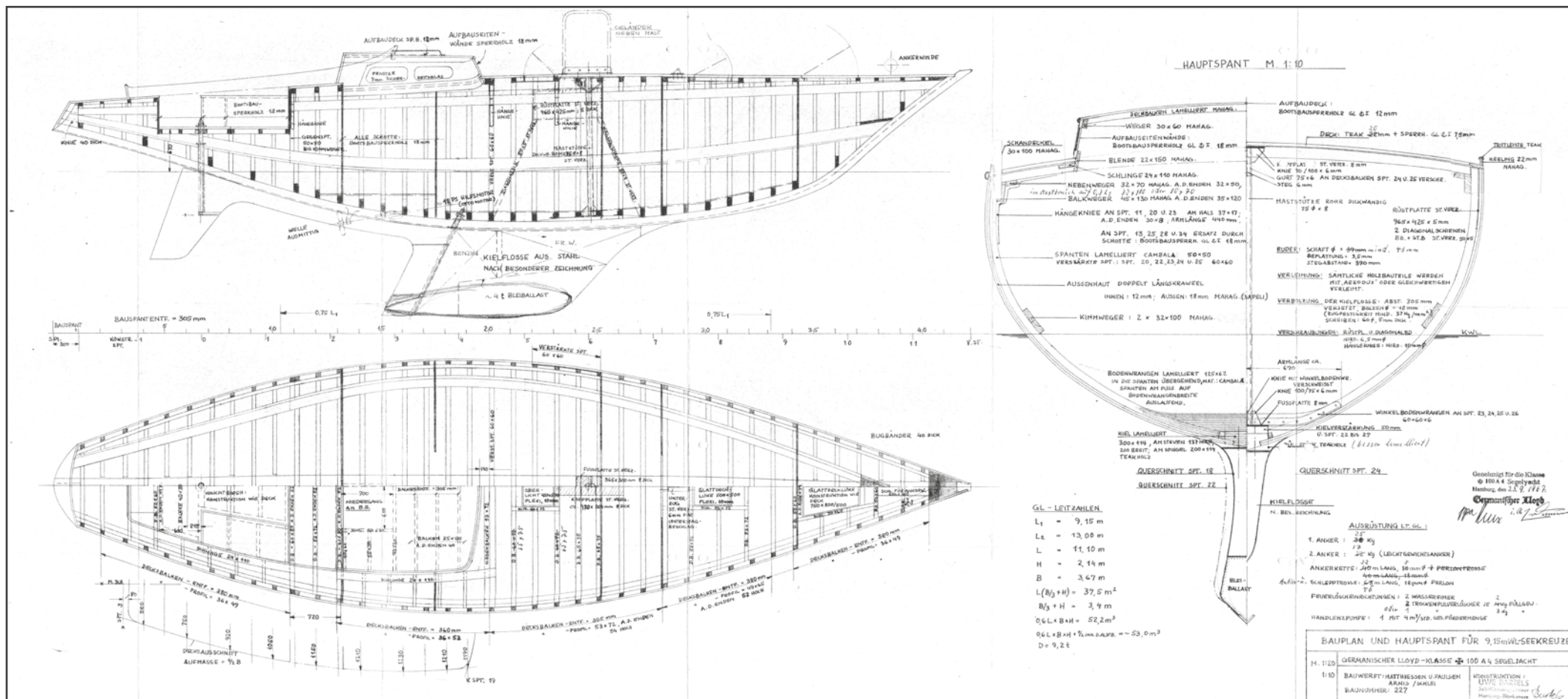
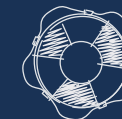
„Indigo“



„Lone Star“



Technische Zeichnungen







Stapellauf der „Suca“ 1968



Ein Auszug aus dem Buch „Ein Bootsbauerleben in Bildern“:

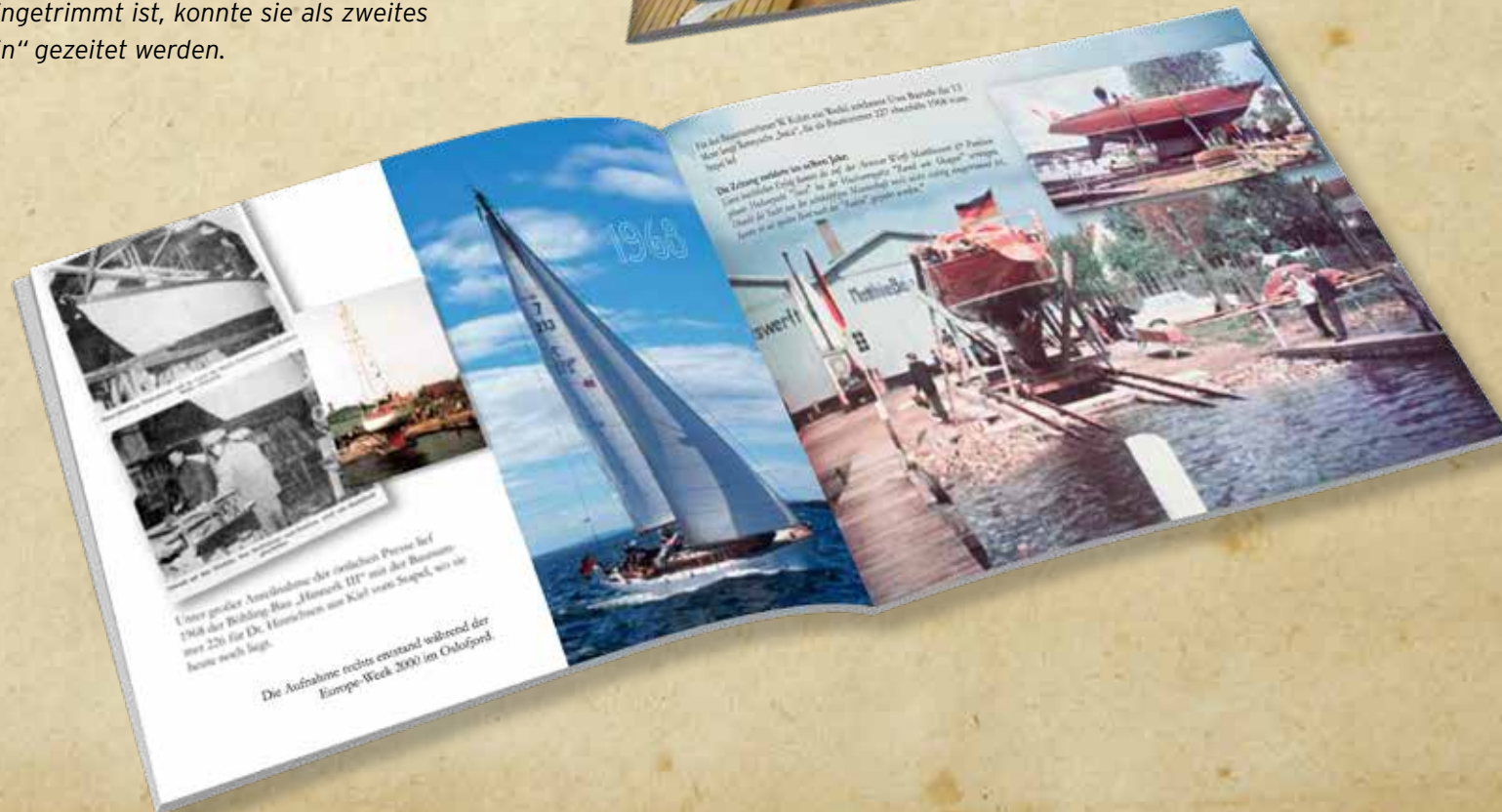
Für den Bauunternehmer W. Kuhrt aus Wedel zeichnete Uwe Bartels die 13 Meter lange Rennyacht „Suca“, die als Baunummer 227 ebenfalls 1968 vom Stapel lief.

Die Zeitung meldete im selben Jahr:

Einen beachtlichen Erfolg konnte die auf der Arnisser Werft Matthiessen & Paulsen gebaute Hochseeyacht „Suca“ bei der Hochseeregatta „Rund um Skagen“ erringen. Obwohl die Yacht von der achtköpfigen Mannschaft noch nicht richtig eingetrimmt ist, konnte sie als zweites Boot nach der „Rubin“ gezeitet werden.



Ein Bootsbauerleben in Bildern
von Horst Vollertsen
(50 Jahre Bootsbauer in Arnis
bei Matthiessen & Paulsen und
der Matthias Paulsen GmbH -
1. April 1958 bis 1. April 2008)







1969 Teilnahme am Admiral's Cup

1969

Excerpt from THE ADMIRAL'S CUP by Bob Fisher

Clarke's Quiver V. It was to be the last Cup series run under the RORC Rule and Arthur Slater took advantage of the benefit of the scantling allowance to build his Sparkman & Stephens-designed Prospect of Whitby in steel in Holland.

The boat was fast and rated well. So, too, was Dave Johnson's and Mike Hurrell's Casse Tete III, a production glassfibre Swan 43, making the point that a well-sailed standard boat could be good enough for inclusion in the team over more expensive one-off boats.

There were other changes in thinking that year. The RORC found a sponsor to help maintain the standard and bear some of the costs. Dunnhill, who had been involved in Olympic sailing for some years, blended happily into the scene.

Team managers began to appear. The Aussies had always had one - Gordon Reynolds took the role this time - and now it was deemed necessary even for the British.

When racing began in 1969, with a Channel Race that served up very changeable weather, the Australians made their point. They were in Britain to defend the Cup and wanted to take it back to Sydney. Ragamuffin lived up to her reputation to win by a minute from Red Rooster, while Mercedes III and Koomooloo were fourth and seventh to give Australia a 38 point lead after just one race. Prospect and Phantom were third and fifth but Casse Tete III was disappointingly twenty-eighth. Italy were ten points ahead of both Britain and the USA.

The Britannia Cup was Britain's race. Prospect, by taking the mainland shore on the beat westwards against the tide, won the Cup and, with Casse Tete and Phantom eighth and tenth, took top team points. Nevertheless, the Aussies with sixth, seventh and thirteenth for Koomooloo, Ragamuffin and Mercedes, stretched their lead to 41 points. And it grew two days later when Red Rooster won the New York Yacht Club Cup for America and the Australian trio scored third, fourth and ninth and went up 44 points.

The individual battle was definitely between Ragamuffin and Red Rooster with Prospect in with a chance.

The Fastnet was a gloomy affair. After a bright start under shy spinnakers in a briskish south-easterly, the wind tailed off and made it a slow race. The Americans found it much to their liking and hammered home their superiority.

Red Rooster won the Fastnet Cup by 68 seconds from Sir Max Aitken's Crusade and the argument still bubbles about the timing discrepancy which may have robbed Sir Max of victory. But Carter's win with Dick Nye's Carina third and Palawan eighth gave the Americans 252 points, taking them from fourth to win the Admiral's Cup.

Australia's hopes evaporated with the wind and, while Ragamuffin was second, the calms ensured the other two staying out longer and they finished nineteenth and twentieth. With Phantom fourth, Prospect eleventh and Casse Tete fifteenth, Britain closed the gap but had to be content with third place. How galling it must have been for the Australians who had done so well in the first three races and were still leading in the Cup as they rounded the Bishop Rock on the way back from the Fastnet, to see it all disappear so close to the finish.

But that, as anyone will tell you, is ocean racing.

Name	Channel Race	1st Inshore Race	2nd Inshore Race	Fastnet Race	Total Points
Suca	36	17	17	33	103



„Optimist B“ und „Suca“
bei Qualifizierungsregatta

Gestern Racer, heute Cruiser?



Bei der Suche nach Quellen zur Geschichte unseres „Lone Star“ führte es mich immer wieder nach Wedel in Holstein, dem Heimathafen der „Suca“.

Im dort ansässigen Segelverein, dem SVWS (Segel-Verein Wedel-Schulau) war in den 60er Jahren Peter K. Mitglied. Er berichtete mir folgendes: Bis 1968 segelte er mit Willy Kuhrt auf dessen erster „Suca“, die ca. 10 m lang war und bei Hatecke in Drochtersen an der Elbe gebaut wurde.

Der Regattaehrgeiz bewegte Willy Kuhrt dann zum Neubau eines Schiffes, seiner zweiten „Suca“, unseres heutigen Lone Star. Den Konstrukteur fand er im SVWS: Uwe Bartels, ein mit Peter K. befreundeter Schiffingenieur.

Ziel war es, am Admiral's Cup (1957 - 2003) teilzunehmen. Die neue „Suca“ musste also in die IOR-Formel für Eintonner passen, um an dem damals sehr bedeutenden Segelwettbewerb, der als inoffizielle Weltmeisterschaft im Hochseesegeln galt, teilnehmen zu können. In dieser Atmosphäre entstand unsere „Lone Star“. Sie wurde fleißig in Regatten gesegelt und qualifizierte sich schließlich 1969 für die Cup-Teilnahme im Team für Deutschland 1969 und wurde Zweitbeste im Team.

Erstaunt war ich dann doch, als Peter über die Vorbereitung für Regatten berichtete:

„Die Crews kamen fast zufällig als solche zusammen. Training? Na ja, 1 bis 2 Tage lang wurden mal ein paar Manöver geübt. Segelausrüstung umfangreich: neben Groß und Fock Genua 1 bis 4, 3 Spi's

und Sturmsegel. Verpflegung: viel Bier in der Bilge. Bei Tagesregatten wurde im Hotel übernachtet.“

Der Am-Wind-Speed der „Suca“ wurde durch das sehr schmal konstruierte Heck eingeschränkt. Also wurde das Boot im Heck umgebaut. All dies reichte aber nicht, um auch in den folgenden Jahren erfolgreich an Regatten teilzunehmen.

Die Weiterentwicklung des Bootsbaus mit GFK und Aluminium sowie mit neuen Booten wie z.B. „Rubin“, „Pinta“, „Saudade“, „Container“ veranlassten Willy K. schließlich eine dritte „Suca“ aus Aluminium bei Dübbel & Jesse bauen zu lassen.

Die „Lone Star“ dient dem YCN heute überwiegend als Cruiser und Ausbildungsschiff, das noch immer von vielen Vereinsmitgliedern liebevoll gesegelt wird. Dennoch nimmt sie weiterhin mit begeisterten Crews an Regatten teil, wobei insbesondere die Hessenregatta zu erwähnen ist.

Claus Wilhelm Behnke





Die „Suca“ wird zur „Lone Star“

YACHTLOGBUCH

der Kreuzer-Abteilung des Deutschen Segler - Verbandes

für das Jahr 19 77/78

Name der Yacht: Lone Star

In Dienst gestellt: 20.4.1977 Außer Dienst gestellt: _____

Bezeichnung mit Klasse und Nr.: IOR g 174

Heimathafen: Nürnberg

Standerschein des Vereins: Yachtclub Noris Nürnberg

Flaggenschein der Kreuzer-Abteilung Nr.: _____

Eigner: Dietrich Krügel

1504 Stein Th. Hüss Str. 8

Wohnort, Straße, Fernsprecher

Länge ü. a.: 12,48

Länge W. L.: _____

Breite: 3,68

Tiefgang: 2,10 Mit Schwert: _____

Verdrängung: 1,1 t

Segelfläche (vermessen): 100 Takelung: Yacht

Motor (Art und PS): Pfeifer flügel 24 PS Elektr.

Bauwert: 26.4.77 Volvo Penta 116 17 36 PS Diesel

Baujahr: 1968

Baustoff: Holz

Konstrukteur: Baumh.

Vermessungsgröße: IOR 30.6 / 37 29.7 ZBF _____

Besondere Ausrüstung: _____

Im Jahr 1976 erwarb Dietrich Krügel aus Stein bei Nürnberg die „Suca“ und nannte es auf den Namen „Lone Star“ um. Gemäß dem Logbucheintrag für das Jahr 1977/78 wurde es nach dem Verkauf wieder am 20.04.1977 in Dienst gestellt und zwar mit Heimathafen Nürnberg und unter dem Standerschein des Vereins „Yacht-Club Noris“.

Logbuchauszüge aus der Zeit 1977 bis 1980



morgens Gillulye
Standort: abends Roskops Reiseziel: Kiel

Uhrzeit	Begleitung	Schiffsort, Kursmarken, Peilungen, besondere Ereignisse usw.
0955	Kaplan	Auslaufen
0585	G. + F. d.	Tonne Vorderlandsgrunde gewal, laufen Kiels entlang
0608	G. + F. d.	
0808		Spudengang gewal
1318		Gillulye Rev. - Gillulye Rev. Ausab
1325	G. + F. d.	abgefallen Run 210 R'chf. Legat
1400	G. + F. d.	
1630		gelungen laufen unter Maschine Log 5865,85
1840		Run Roskops als kleine Fischschalen an der Nordseite



P. Kullze
Unterschrift

Ein erster Törn im Juni 1977

morgens Wandtorf
Standort: abends Wandtorf Reiseziel: Bornholm

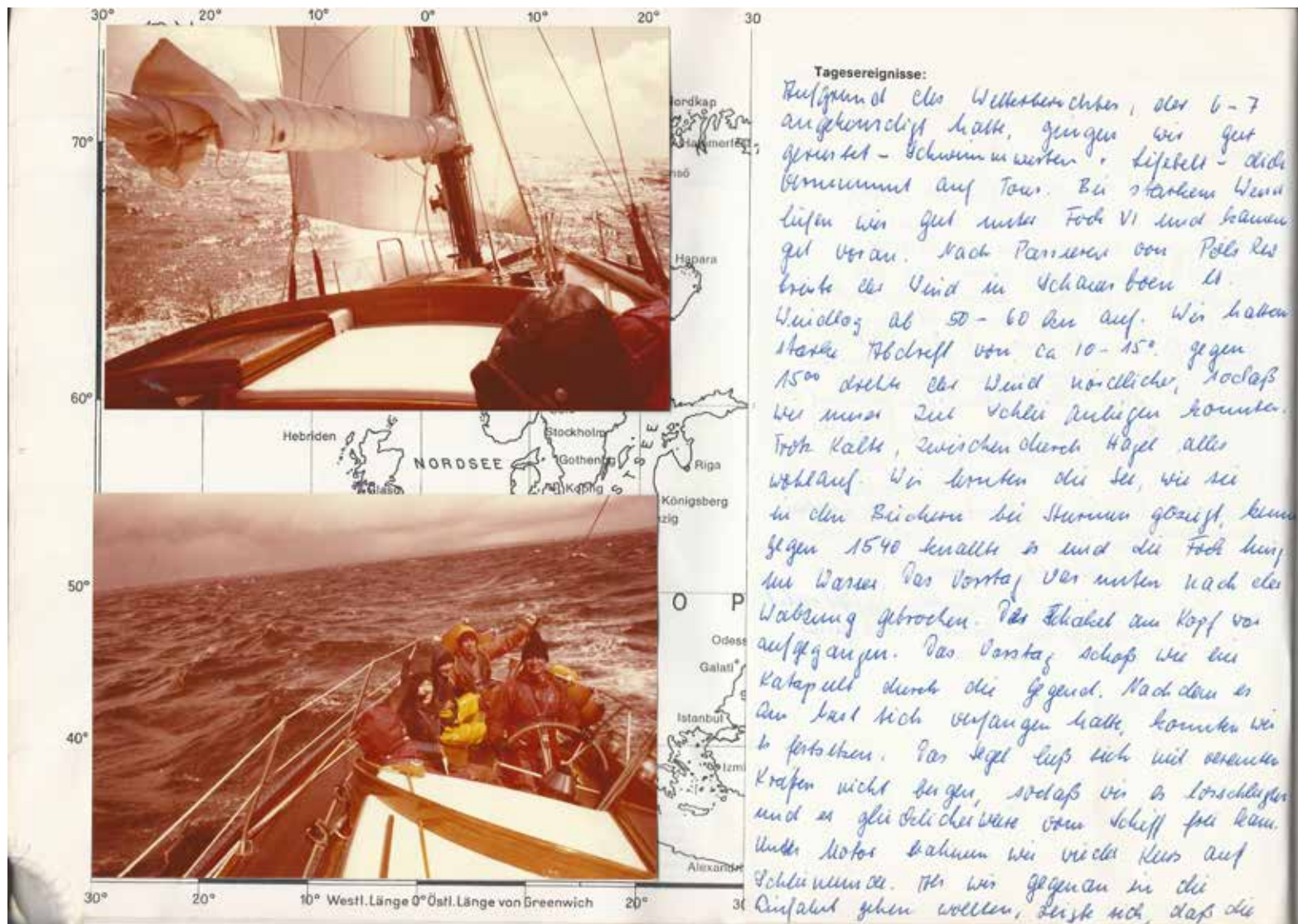
Uhrzeit	Begleitung	Schiffsort, Kursmarken, Peilungen, besondere Ereignisse usw.
		Die Maschine ausgebaut. Neue Maschine gelocht, eingebaut. Viele Änderungen waren nötig. Der Schalter von der Ring-Werk. wurde bis in die späte Nacht. Mit großer Hilfe von Christian, Beratungen durch Christl und Vorpflegung durch Ziffi und Udo wurden diese Tage durchgehalten.
		Donnerstag 17.08. Auf 6 Stunden los nicht mehr, da der Schellzug der alten Motorschaltung sich nicht genügend einstellen ließ. Prose fährt mit Handverstellung. Mehrmal Wendeung an Bord. Endlich um 20.00 ging alles.
		Herzlichen Dank an alle, besonders Herrn Schatz.
		Maschine 1 Stk.

P. Kullze
Unterschrift

Vor einem Törn nach Bornholm wurde am 4. August 1977 der Motor ausgetauscht



Logbuchauszüge aus der Zeit 1977 bis 1980



Sturmfahrt Dänische Südsee
Kurs Schleimünde



Sturmfahrt Dänische Südsee Kurs Schleimünde

Wetterbericht vom _____ Uhr _____
Station _____

Wetterlage: _____ Uhr _____

Kraft der 36 PS Volvo liefen nicht
ausreichen. mit Reserven und
Vollkraft treiben bis Endlang.
Wir entschlossen wir uns rot zu
schwenken. Nach dem letzten Reaktion
zu sehen war, auf ich hab auch um
Vollkraft anzuordnen. Gegen 1740
wurde unser Schleppseil übernommen
und wir nach Haaskolen hin geschleppt.
Ein Tag mit Erfahrungen, auf der wir
gerne versichert hätten.

Schaden: Vortag gebrochen - abbrechen

Weitere Aussichten:

Fock VI gelöst

1 Fockshot gelöst

Rede durch Vortag aufgekratzt
Reinigungsboje durch Schlagendes
Vortag abgebrochen



gen:



Fahrt: 1 Tag: Montag, den 30. 4. 1979

Strom	Ges. Ber.	Karte	Log Fahrt am / h	Seemeilen Segel Motor	Uhrzeit	Segelführung	Schiffsort, Kursmarken, Peilungen, besondere Ereignisse usw.
					0950	Motor	Holigen 7968.9
			4	1	0955	FVI 10.20	Haaskolen Archipelung
			4	1	1005		Haaskolen Archipelung
			4	1	1030	Gr. gelbe	Kreuzboje Skjoldelev
			4	1	1230		Skjoldelev Skjoldelev
195			4	1	1240	FVI	Kurs Tonne Pol-Hals
			4	1	1415		Pol-Hals in ca. 3 m
205			4	1	1540		Kurs Schleiwinde
					1600		Vortag gebrochen
					1630		FVI unter Kiel
					1647		Kurs Schleiwinde
					1650		Haaskolen Archipelung
					1657		Ucht gegen an, brechen unter
					1705		Motor quer zur Kiste
					1740		Schwenken rot
					1825		



Tagesweg	28	74
über Grund ohne Kreuz		
Vortrag	53	84
Summe	81	88
Gesamt	89	

P. Künze
Unterschrift



Logbuchauszüge aus der Zeit 1977 bis 1980

Rund um Helgoland
(Große Bahn)

Bahn Nr. 1
Start: östl. von Tonne Düne-S
Tonne Düne-01 Bb.
Tonne Sellebrunn Bb.
Tonne HSG Bb.
Tonne Helgoland Bb.
Tonne Düne-S Bb.
Tonne Düne-01 Bb.
Tonne Sellebrunn Bb.
Tonne E 1 Bb.
Tonne E 2 Bb.
Tonne 1 Stb.
Ziel: Ost-Mole (Peilung)
52 sm

Bahn Nr. 2
Start: östl. von Tonne Düne-S
Tonne Steingrund-O Bb.
Tonne Sellebrunn Bb.
Tonne HSG Bb.
Tonne E 2 Stb.
Tonne E 1 Stb.
Tonne Helgoland Bb.
Tonne 1 Stb.
Ziel: Ost-Mole (Peilung)
47 sm

Bahn Nr. 3
Start: Startlinie:
Linie zwischen Tonne 1 und dem
Großmast des Startschiffes
Tonne Süderpiep Bb.
Tonne Steingrund-O Bb.
Tonne Düne-S Stb.
Tonne Helgoland Stb.
Tonne HSG Stb.
Tonne Sellebrunn Stb.
Tonne Düne-01 Stb.
Tonne Düne-S Stb.
Tonne 1 Stb.
Ziel: Ost-Mole (Peilung)
50 sm

Bahn Nr. 4
Start: Startlinie:
Linie zwischen Tonne 5 und dem
Unterfeuer auf der Ost-Mole des
Vorhafens
Tonne Düne-S Bb.
Tonne Düne-01 Bb.
Tonne Sellebrunn Bb.
Tonne E 1 Bb.
Tonne E 2 Bb.
Tonne E 1 Bb.
Tonne E 2 Bb.
Ziel: Ost-Mole (Peilung)
50 sm

Bahn Nr. 5
Start: Ost-Mole (Peilung)
Tonne E 2 Stb.
Tonne E 1 Stb.
Tonne Sellebrunn Stb.
Tonne Düne-01 Stb.
Tonne Düne-S Stb.
Tonne E 2 Stb.
Ziel: Ost-Mole (Peilung)
47 sm

Bahn Nr. 6
Start: Ost-Mole (Peilung)
Tonne Helgoland Stb.
Tonne E 1 Stb.
Tonne Sellebrunn Stb.
Tonne Steingrund-O Stb.
Tonne E 2 Stb.
Ziel: Ost-Mole (Peilung)
50 sm

Wetterbericht vom 2.6.79 Uhr 2110
Station Norddeich
Wetterlage: bis 19 Uhr
1. NO 4-5 disi
2. NO 5-6
3. NO 5
4. NO 5
5. NO 4-5
6. NO 4-5
Vorhersage:



1979 Teilnahme an der
Nordsee-Woche



1979 Teilnahme an der Nordsee-Woche

Wetterbericht vom _____ Uhr _____

Fahrt: 3 Tag: Samstag, den 3. 6. 19 79

Strom	Ges. Ber.	Karte	Log Fahrt am / h	Seemile		Uhrzeit	Segelführung	Schiffsort, Kursmarken, Füllungen, besondere Ereignisse usw.
				Segel	Motor			
						0745	Motor	Relingen
						0800	Gr. F. B. N.	Yeggen am Start
			110	1		0910	" "	Start
			110	1		0915	Gr. F. B.	Fahr gewechselt
			030			1210	Gr. F. B. N.	Brücken Torum Ricarpip
			308			1244	Gr. F. B.	Yeggen gewechselt
			230			1400	Gr. Y. P. R. N.	Steingrund 0 passiert
			250			1500	" "	Stein 5
			280			1520	" "	Helgoland passiert
			010			1505	Gr. F. B. N.	1.5. Quasab 1.2. ff
			040			1619	Gr. F. B. N.	Lillebrunn gerat
			130			1640	Gr. F. B. N.	
			180			1701	" "	Stein 01 gerat
			175			1735	Gr. F. B.	Stein 02
			240			1700	Gr. Y. P. R. N.	
			020			1750	" "	Helgoland 1
						1800		Zeit Stein passiert
						1815		Marckum an
						1830		Nur Farnen hafen neben
								Canna W. fest. Schleusen Platz

Tagesweg	50	2
Ober Grund ohne Kreuz		
Vortrag	63	21
Summe	113	23
Gesamt	136	

24

P. Kuyper
Unterschrift



Der Yacht-Club Noris kauft die „Lone Star“

K A U F V E R T R A G

Zwischen

Herrn Dietrich Krügel, Theodor-Meuss-Str. 8, 8504 Stein/Verkäufer

und

Jachtclub Noris e.V. Nürnberg/Käufer

wird folgender Kaufvertrag geschlossen:

1. Herr Dietrich Krügel verkauft seine im Jahre 1968 bei der Firma Matthiessen & Paulsen gebaute Segeljacht Lone-Star, gezeichnet von Ing. Bartels, an den Jachtclub Noris.

- 3 -

6. Umfang der mitverkauften Ausrüstung und Einrichtung bestimmt sich nach der Inventarliste, die Bestandteil dieses Vertrages ist.

7. Der Käufer hat durch Beauftragte die Segeljacht Lone-Star in Augenschein genommen und kauft diese wie gesehen. Der Verkäufer versichert, dass keinerlei äußerlich nicht erkennbare Mängel im Bauzustand der Jacht oder im Zustand der Maschinenanlage und des Zubehörs bekannt sind und dass die Jacht keine Havarie gehabt hat.

8. Die Übergabe der Jacht erfolgt am (01.01.1982 lies) 17. - 18. Oktober 1981.

Die Kosten der Versicherung gehen ab 01.01.1982 auf den Jachtclub über.



- 5 -

13. Mündliche Absprache gilt nicht.

14. Erfüllungsort und Gerichtsstand: Nürnberg

15. Endpunkt der Abwicklung 31.12.87 K

Nürnberg, den 22.9.84

.....Kaufmann.....
Verkäufer

YACHTCLUB NORIS e.V.
Kaufmann.....
Käufer



„Lone Star“ beim Kranen in Heiligenhafen Anfang 1980er Jahre

Auszug aus dem Kaufvertrag



Die „Lone Star“ als Yacht des YCN

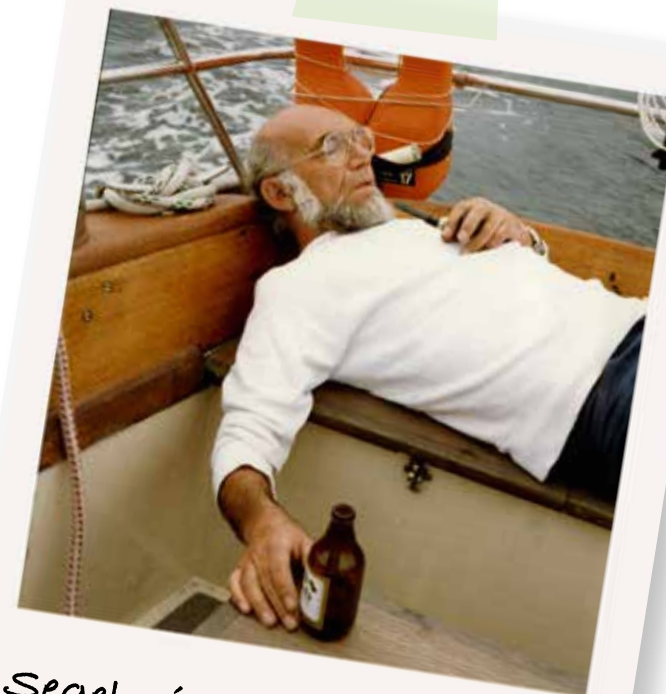
Protokoll

Zur Sitzung des erw.Vorstandes am 21.11.1981 - Begin 10 Uhr.

Anwesend: Vorstand, erw.Vorstand und Senat.
Entsch. gefallt: Herr Heinemann, Herr Schorr.

- 1.) Der gesamte Komplex "Lone Star" wurde besprochen.
Für 1982 wurden folgende Beschlüsse gefasst:
 - a.) Es wird ein Törn mit dem Vorstand durchgeführt.
 - b.) Es wird ein Einführungstörn für zukünftige Schiffsführer angeboten.
 - c.) Als Kostenbeiträge für Nutzer der Lone Star gelten für 1982:
2200.-- DM für eine Woche
300.-- DM für Ausbildungstörn (Mitglieder)
450.-- DM für Ausbildungstörn (Nichtmitglieder)
 - d.) Voraussetzung für Schiffsführer:
BR-Schein, Sportbootführerschein, 1000 sm als Schiffsführer,
davon 500 sm Ostsee oder Einführungstörn.
BR-Schein-Neulinge müssen 1000 sm Ostsee absolvieren.
Auf der Lone Star ausgebildete BR-Schein Inhaber müssen
weitere 700 sm absolvieren.
- 2.) Die Punkte für die YCN-Mitteilungen 2/81 wurden durchgesprochen.

F. Weinbach



Segeln in den 80er Jahren

Zeitgeist der 1970er und 1980er Jahre



schiffsordnung

- I Der Kapitän hat Recht, er hat immer Recht.
- II Selbst wenn ein Matrose Recht hätte, so ist Artikel I anzuwenden.
- III Der Kapitän ist nie, er spielt.
- IV Der Kapitän trinkt nie, er nippt.
- V Der Kapitän schläft nie, er ruht sich aus.
- VI Der Kapitän kommt nie zu spät, er wird nur aufgehalten.
- VII Der Kapitän verläßt nie seinen Posten, er wird nur weggerufen.
- VIII Der Kapitän liest während der Arbeit nie die Zeitung, er studiert sie nur.
- IX Man kommt zum Kapitän mit seinen eigenen Ideen, und geht weg mit denen des Kapitäns.
- X Der Kapitän hat nie ein Verhältnis mit seiner Stewardess, er gibt ihr nur Unterricht.
- XI Der Kapitän ist immer Kapitän, auch in der Badehose.
- XII Wenn man den Kapitän kritisiert, so kritisiert man sich selbst.
- XIII Der Kapitän muß für die ganze Besatzung denken.
- XIV Alles, was für den Kapitän erlaubt ist, ist für die Besatzung verboten.





Seenotrettung 1994



Far og søn tæt på at drukne

4.8. - 1994.

Færge og lystbåde sejlede forbi fisker og hans søn, der lå i vandet efter at deres båd var sunket mellem Ærø og Faaborg

Af. Peter Krause

■ SØBY: - Vi råbte og skreg i en halv time. I starten havde vi jollens stævn' at klamre os til, men efter et kvarter forsvandt båden under os, mens færgen og flere lystbåde sejlede forbi uden at se os.

Sådan fortæller Kaj Jensen, 56-årig fisker fra Søby på Ærø, efter det drama, han oplevede torsdag eftermiddag i farvandet mellem Faaborg og Søby.

Torsdag middag tog Kaj Jensen sammen med sønnen Kim Jensen, 26, til Faaborg for at hente en 19 fods Nysted jolle, som han havde købt i mandags.

Den første tur i jollen gik ikke som forventet for de to Ærøboere. På vej hjem til Søby begyndte båden at tage vand ind i motorrummet.

- Håndpumperne kunne ikke holde stand, og båden

begyndte hurtigt at synke, fortæller Kaj Jensen.

Færgen forbi på to sømils afstand

Mens far og søn lå i vandet og klamrende sig til stævnen, der holdt sig ovenvande, sejlede tre lystbåde og færgen fra Søby-Mommark Ruten forbi.

- Jeg vil ikke bebrejde færgen noget. Den var omkring to sømil væk - fra den afstand kan de ikke se os. Men lystsejlerne burde nok have hørt eller set os, siger Kaj Jensen, der er helt hæst efter gårsdagens mange nødråb.

- Det var en tysk seiler fra Nürnberg, der reddede os. Det var flinke folk, der sørgede godt for os, da vi var kommet ombord. Vi var ikke i panik, men jeg er jo 56 år. Og må indrømme, at der faldt en tåre, da vi omsider nåede frem til Søby, hvor min kone tog imod os, siger Kaj Jensen.

Kaj Jensen, der har 40 års erfaring som erhvervsfisker, havde ellers taget forbehold for uheld. Men den mobiltelefon, han havde lånt til turen, røg i havnen i Faaborg.

Schnuppertörn 1994

„Lone Star“-Crew rettet danske Fischer aus Seenot

Anfang der Sommerferien 1994 war ich als Skipper mit der „Lone Star“ und einer Crew aus überwiegend Segelneulingen unterwegs. Es war ein schöner sommerlicher Törn der den Spaß am Segeln vermitteln sollte. Wir fuhren von Heiligenhafen über Bagenkop Richtung Kleiner Belt, also im Uhrzeigersinn um die dänische Insel Fünen. Vom Großen Belt südwärts steuerten wir westlich Langeland in Richtung Svendborgsund.

Wir segelten am 4. August aus dem Svendborgsund heraus im Fahrwasser zwischen den Inseln Drejø und Hjortø mit der Absicht, die Insel Ærø zu umrunden und in Bagenkop die letzte Nacht vor Heiligenhafen zu verbringen. Bei gutem Wind zwischen den Inseln Ærø und Avernakø sichteten wir nördlich von uns, vielleicht ein bis zwei Kabellängen entfernt, Personen im Wasser, die uns mit irgendwelchen Stecken zuwinkten. Wir starteten den Motor und bargen das Vorsegel, signalisierten den im Wasser treibenden mit dem Signalhorn, dass wir sie gesehen haben und nahmen Kurs auf sie.

Als wir näher kamen, schwamm im Umfeld eine Menge Tauwerk, Holzteile und Schwimmbojen, wie sie üblicherweise Fischer für die Markierung ihrer Netze verwenden. Vorsichtig tasteten wir uns an die Schwimmenden heran. Es waren zwei Personen, die sich an Bojen und Holzteile klammerten.

Wir stoppten auf und warfen ihnen Leinen mit Fendern zu und holten sie nacheinander über die ausgebrachte Strickleiter an der Steuerbordseite mittschiffs an Bord.

Es waren ein 56-jähriger dänischer Fischer mit seinem 26-jährigen Sohn. Beide waren nur mit Shorts bekleidet. Sie erzählten uns, nachdem wir sie mit Decken und gesüßtem Schwarztee versorgt hatten, dass sie in Faaborg ein gebrauchtes 19-Fuß-Fischerboot gekauft hatten, das sie zu ihrem Heimathafen Søby auf Ærø überführen wollten.

Auf halbem Weg machte das Boot plötzlich Wasser, sie konnten aber kein Leck feststellen. Dann ging alles ziemlich schnell. Das Fischerboot sackte weg, sodass sie nichts mehr retten konnten. Schwimmwesten waren zwar bei Kaufbesichtigung an Bord gewesen, aber nicht mehr bei der Bootsübernahme. Sie verloren ihr Mobiltelefon, eine Geldbörse mit 20.000 DK und ihre sonstige persönliche Habe. Sie konnten sich nur noch an den Fischerbojen im Wasser klammern.

Verzweifelt und in Panik hatten sie vorbeifahrenden Freizeitbooten und Fähren gewunken und um Hilfe geschrien, niemand hatte aber vor uns darauf reagiert. Mindestens eine halbe Stunde trieben sie im kühlen Wasser bei aufkommender frischer NE-Brise. Auch wir waren geschockt, aber mit ihnen überglücklich, dass wir die beiden retten konnten. Unter Maschine brachten wir sie nach Søby, wo bereits die Ehefrauen und Freunde besorgt am



Hafenkai standen. Vergeblich hatten sie auf das Fischerboot gewartet.

Kai Jensen war seit 40 Jahren als Fischer in diesen Gewässern unterwegs und wollte nun zusammen mit seinem Sohn Kim (26) das gekaufte Fischerboot gemeinsam nutzen. Er hatte bei der Übernahme anscheinend trotz langjähriger Erfahrung unterschätzt, dass auch auf einer vermeintlich kurzen Seestrecke, bei gutem sommerlichen Wetter, etwas passieren kann.

Auch für uns an Bord der „Lone Star“ war dies ein tiefgreifendes Erlebnis und zeigte auf, dass Sicherheit erste Priorität immer an Bord haben muss. Kai und Kim haben mir zu Weihnachten einen Zinnbecher mit Widmung und Danksagung geschickt.

Norbert Woop



Seesegeln ist gute Törnplanung und Zusammenarbeit in der Crew

Wir lösen Ihre Aufgaben mit guter Projektplanung im Team aus Spezialisten

Automatisierungslösungen

Vom Kundenwunsch zur automatisierten Fertigung

Prüfstandsbau

Die Prüfvorschrift ist die Grundlage unserer Arbeit

Elektronikentwicklung

Mit der Sonderentwicklung zur wirtschaftlichen Lösung

Softwareentwicklung

Applikationslösungen durch Einsatz von Standards





Decksanierung 2004/2005

Im Winter 2004/2005 erfolgten auf der M & P Jachtwerft Paulsen - der Nachfolgewerft der Bauwerft - umfangreiche Renovierungsarbeiten, insbesondere die Sanierung des Holzdecks. In den Club-Mitteilungen zum 45jährigen Bestehen des YCN im Jahr 2006 berichtete M.E. Fritsche über die feierliche Übergabe des renovierten Schiffes am 9. April 2005 auf dem Gelände der Werft.

So wurde mit einer Gruppe von rund 25 Vereinsmitgliedern und Freunden der „Lone Star“ die Übergabe des über die Toppen geflaggten Schiffes gefeiert. Der damalige Präsident des YCN - Peter Hertlein - übergab dann mit dem Aufziehen des Vereinsstanders das Schiff wieder den aktiven Seglern.





Der Präsident des YCN Peter Hertlein und der Vizepräsident Albert Zunner übernehmen die „Lone Star“ nach der Decksanierung in der M&P Jachtwerft Paulsen in Arnis.

Der neue Motor von 2005





Phototörn nach der Decksanierung 2007



Fotos: Michael Matejka





Phototörn nach der Decksanierung 2007







Mit Spaß den Ernstfall proben

Skippertraining vom 28.05. bis 03.06.2016

*Skipper: Claus Behnke, Co-Skipper: Christian Rehm
Crew: Hans Benker, Rüdiger Clemens, Thomas Kasper und Karin Kremer-Schäff*

Wie beim Skippertraining üblich wurden zunächst verschiedenste Manöver und Situationen vielfach durchgeführt und zur Übung wiederholt.

Bei schönstem Ostseewetter, stieg auch die Experimentierfreude der wissbegierigen Crew, so dass nach dem Durchexerzieren des „Mensch über Bord“-Manövers auch die Rettung eines Crewmitglieds aus dem Wasser ausprobiert werden musste. Einen Notarzt *Rüdiger* und einen Rettungssanitäter *Christian* an Bord zu haben, schafft ein zusätzliches Gefühl der Sicherheit. Optimale Voraussetzungen, um die neue Errungenschaft des Yachtclubs, das Bergenetz, sowie die alte Strickleiter zu benutzen, um aus dem Wasser wieder an Bord zu kommen.

Nach einer ausführlichen Einweisung konnte die Aktion beginnen: Unser Crewmitglied Hans, der mit dem Abenteuer-Gen, inspirierte uns zu einem Sprung in die kühle Ostsee.

Als erstes wurde die Strickleiter benutzt, um zurück an Deck zu kommen. Dabei wurde schnell deutlich, wie schwierig es schon für fitte Menschen ist, diese aus dem Wasser heraus ist zu erklimmen. Da braucht es vier helfende Hände, um an Bord zu kommen und macht dies für einen verletzten oder bewußtseinsgetrübten Menschen fast unmöglich. In so einem Ernstfall wäre der Einsatz des Bergenetzes sinnvoll; doch auch dieses hat seine Tücken. Deshalb



ist es besonders hilfreich, sich nicht erst in der Not-situation damit vertraut zu machen. Die Handgriffe sollten sitzen.

Auch für erfahrene Segler ist es ein kniffliger Moment, das richtige Fall und die richtige dazugehörige aufgeschossene Leine am Mast zu finden. Für das Netz selbst verhält es sich ähnlich: Es ist auf die richtige Lage und auf die Bordwand zugewandte Seite zu achten, ohne das Netz x-mal umdrehen zu müssen. Auch die korrekte Befestigung ist wichtig, denn man muss mit hohem Gewicht einer durchnässten Person in voller Montur rechnen. Deshalb sollten

auch die Winschkurbeln bereit liegen.

Bei herrlichem Sonnenschein und fast keinem Wellengang, sowie mit einem kooperativen und durchtrainierten „Versuchsobjekt“, gelingt der Einstieg in das Netz relativ einfach.

Trotzdem muß auch hier der Überhang der Bordwand überwunden werden. Auf den Fotos ist zu sehen, wie sich Mensch und Netz unten „verschlupfen“. Thomas hat das Geschehen jedoch vorbildlich im Griff, und er sorgt für den richtigen Abstand des Netzes, so daß der zu Rettende nicht gegen die Bordwand schlägt.



Ein gelungenes Mensch-über-Bord-Manöver wäre in jedem Fall wünschenswert, um die beste Voraussetzung zur Aufnahme zu schaffen. Das Skippertraining ist der geeignete Rahmen, um möglichst viele Eventualitäten durchzuspielen, falls kurzfristig eine andere Lösung für die Aufhängung des Netzes gefunden werden muss, da der zu Rettende sich auf der anderen Seite des Bootes befindet.

Je flüssiger und internalisierter die Übung gelingt, umso besser ist man auch für Notfälle gewappnet. Dies gilt ja für alle wichtigen Segelaktionen. Sich alles bei schlechtem Wetter, Starkwind und Wellengang vorzustellen, ist möglich, aber nicht wünschenswert...

Hier sieht man, wie unsere „Versuchsperson“ es den Rettern leicht macht, um sich dann aufzurichten und auf halber Höhe aus dem Netz zu steigen.

Genau dieser Impuls muß im Ernstfall unterbunden werden, denn es besteht auch nach der Rettung akute Lebensgefahr: Der Gerettete muß unbedingt in der horizontalen Lage bleiben. Darum sollte das Netz inklusive Person ganz auf Deck abgesenkt werden.

Da eine Unterkühlung schon nach wenigen Minuten stattfinden kann, strömt das stark gekühlte Blut von den Gliedmaßen durch die Bewegung und Lageänderung zu schnell zurück in die lebensnotwendigen Organe und kann zum sogenannten Bergetod führen.

Das letzte Bild zeigt im Hintergrund am Mast unseren stets wachsamem Skipper Claus, der die ganze Aktion dirigierte.

Trotz des ernstesten Hintergrundes war es jedoch ein echter Spaß, das neue Bergungsnetz tatsächlich

einmal auszuprobieren und sorgte für eine willkommene Abwechslung innerhalb des Segel-Törns.

Abschließend bemerkte Hans: „Wir sind aber nicht geborgen, sondern gerettet worden“- vielleicht auch ein Hinweis, das Bergenetz in „Rettungsnetz“ umzutaufen.

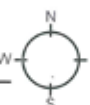
Karin Kremer-Schäff







Wetterbericht von: DWD 7:27 ^{Kattegat} Seegebiet: Belt + Sund Vorhersage: W 7 see 2,5m
W-NW 6-7 chw. abnehmend See 1,5m



Bemerkungen: Schiffsort, Peilungen, Manöver, Tagesbericht, Landgang etc.

Bei Starkwind alle Hände voll zu tun! Durchgängig WS 6
mindestens, lange Zeit 7, mit Böen 8 und manchmal mehr.

Strom aus S, Kurs nach Aero

10:40, Wind WSW 6, in Böen 7-8! Berab. Strip

11:00 Max-Speed 9,1 Kn

Leuchttower

11:20 " " 10,2 Kn

12:20 55°37,9' N

10°04,3' E

bei 10 Kn Fahrt vibriert das

Ruderblatt

12:30 11 Kn Speed!

12:45 WP 1440 (Aepelø) passiert

12:55 55°40,0' N

10°11,0' E

Entscheidung: Ballen auf Samso oder Keileminde. Wir wagen
Keileminde

14:20 55°42,9' N

10°28,9' E

Trend Ostsee Freitag W-NW 4-5 später kumlaufend
Samstag SO 3-4 Sonn. 5

Hafengebühr:

Tagesbeurteilung:

Ein Ritt durch starke
Wellen, oft 3m,
Langerogen und
viel fälsch

Sonstiges:

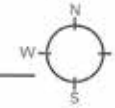
Schiffsführer:

Wachführer:

[Signature]
[Signature]



Wetterbericht von: DP07 Seengebiet: Weste. Ostsee Vorhersage: SW4-5 NW abnehmend in 1m



Bemerkungen: Schiffsort, Peilungen, Manöver, Tagesbericht, Landgang etc.

Wir schlafen aus, frühstücken gemütlich und machen uns auf den Weg nach Rostock mit Auto und S-Bahn. Das Auto wird in der Nähe des Bahnhofs geparkt, damit Wolfgang es dann gut holen kann. Peter und ich fahren mit der Fähre und S-Bahn hinterher und wir treffen uns in der Innenstadt beim Coppenhagen. Der Stadtrundgang führt uns durch die kleine Marienkirche, am Hafen - bei Genüß von Fischbrötchen und Alsterwasser - und zu zwei weiteren Kirchen. Die Altstadt hat sehr schöne Ecken mit historischen verbliebenen Gebäuden - links - per. Mit Straßenbahn und S-Bahn stoßen wir in die Tourismus-Zentrale, "Warnemünde" wo die Menschen dichte ein vielfaches ist. Fischbuden, Shops und Freizeitanlagen reihen sich auf dem Weg zum Strand. Die Wärme drückt den feinen Eis auf. Der Strand ist bevölkert aber sehr weitläufig. Hier gibt es spielende Kinder und nackte Russen. Auch und das Meer und einen historischen Leuchtturm. Das Fußballspiel in Public Viewing Deutschland / Mexico ist eine Endenschung, das Nudel-Gemüse Entopf von Jörg dagegen garantiert! Nochmal was warmes bevor wir uns um 20:00 auf Nachtfahrt Richtung Rügen machen. Die Stimmung ist gut und das Wetter schön stabil über Nacht. Ein kolossaler Sonnenanfang belohnt uns für spätere lange Stunden bis zum Sonnenanfang. Ein toller Blick auf das nahe Kap Arkona kurz bevor wir in Growe einlaufen. Der Schlafmangel kompensieren wir mit einem faulen Schlaf/Strandtag. Heute gibt es Gemüse mit Kartoffeln. Die Crew Kocht fleißig!!

Hafengebühr:

258 258

Tagesbeurteilung:

Eine Nacht fahrt unis - Aber der nächste Tag mal sein! :)

Sonstiges:

Aber der nächste Tag ist ein fauler!

Schiffsführer:

Wachführer:



Jugendcrew auf der 26. Hessenregatta

Für 2017 fand sich spontan eine junge Gruppe Segler, die gerne mit der „Lone Star“ auf die Hessenregatta fahren wollten: *Jan-Lukas Assmy, Felix Dütsch, Jan Herrmann, Felix Kern, Günther Probst, Victor Pruchniewski und Tom Zierbock*



Knapp 60 Crews segeln bei der Hessenregatta in fünf Gruppen, sortiert nach Crews mit eigener Yacht oder mit gecharterter Yacht, eine Woche lang auf mehreren Etappen gegeneinander und haben täglich einen gemeinsamen Zielhafen. Gewertet werden die Yachten mit der jeweiligen ermittelten Yardstickzahl. Die Regatta wird jährlich vom Fahrten-segler-Club Königstein 1995 Ffm. e.V. ausgerichtet.

Die meisten Crews kamen aus Hessen. Unsere Crew aus Nürnberg war die einzige aus Bayern.

Am 21. Mai ging es in Burgtiefe los, nachdem wir am Vorabend bei der Steuermannsbesprechung herzlich begrüßt und in den Regattaablauf eingeführt wurden. Die erste Etappe mit 50 sm nach Gedser begann mit 1 - 2 Beaufort bei strahlendem Sonnenschein. Der laue Wind sollte ein Vorgeschmack für die darauffolgenden Etappen nach Stubbekøbing (30 sm) und Warnemünde (55 sm) sein, der unsere „Lone Star“ leider nicht so richtig in Fahrt gebracht hat. Aber der ständige Sonnenschein ließ die Stimmung an Bord weiterhin aufleben!

Für Warnemünde war ein Hafentag eingeplant. Alle Regattateilnehmer wurden am Abend zur schon legendären Schuppenfete in einem alten Lokschuppen in Warnemünde eingeladen. Die Stimmung wurde durch eine Live-Band aufgeheizt und so auch die Seglerinnen und Segler zum Tanzen motiviert. Daher löste sich die Seglermeute auch erst langsam nach Mitternacht von der Tanzfläche und schunkelte zur Fähre, um wieder zurück zum Hafen „Hohe Düne“ zu gelangen.

Vor lauter Feierei haben wohl auch nur wenige das Sturmtief in der Nacht mitbekommen. Aber auch noch am Start am nächsten Morgen vor Warnemünde bekamen wir 5 Beaufort aus Nordwest zu spüren. Nachdem wir zum Start noch F1 und Großsegel im zweiten Reff gesetzt hatten, refften wir am frühen Nachmittag das Großsegel wieder aus und setzten auch die deutlich größere G1 anstatt der Fock. Aber der Wind nahm zeitweise so stark ab,



dass wir kaum noch Fahrt machten. Gegen Abend frischte der Wind dann wieder etwas auf, sodass wir fast 12 Stunden und knappen 60 sm nach dem Start die Ziellinie queren konnten.

Am letzten Wettfahrttag hatte der Wind Erbarmen mit uns und ließ uns doch nochmal konstante 5 Beaufort spüren, die wir nahezu ganz ohne Welle für die letzten 20 sm bis zum Zieldurchlauf nutzen konnten, um unsere 11-Tonnen-Lady nochmal so richtig in Fahrt zu bringen.

Auch wenn wir uns schließlich im Ergebnis nur im Mittelfeld unserer Gruppe wiederfanden, war die Hessenregatta für uns alle ein persönlicher Erfolg, da wir die Freude am Seesegeln mit unserer „Lone Star“ mit dem Spaß der großen Regatta verbinden konnten und wir stets gute Laune an Bord verspürten. Grund genug für uns, bei der nächsten Hessenregatta an Pfingsten 2018 wieder mit an den Start zu gehen! Wir freuen uns wieder auf eine tolle gemeinsame Regattawoche auf der Ostsee!

Günther Probst





Immer auf Kurs mit unserer „Lone Star“



Das **Meer** ist unsere **Leidenschaft**

Segelyachten, Katamarane und Motorboote im Mittelmeer und weltweit - wir bieten Ihnen Charterkompetenz seit 30 Jahren!



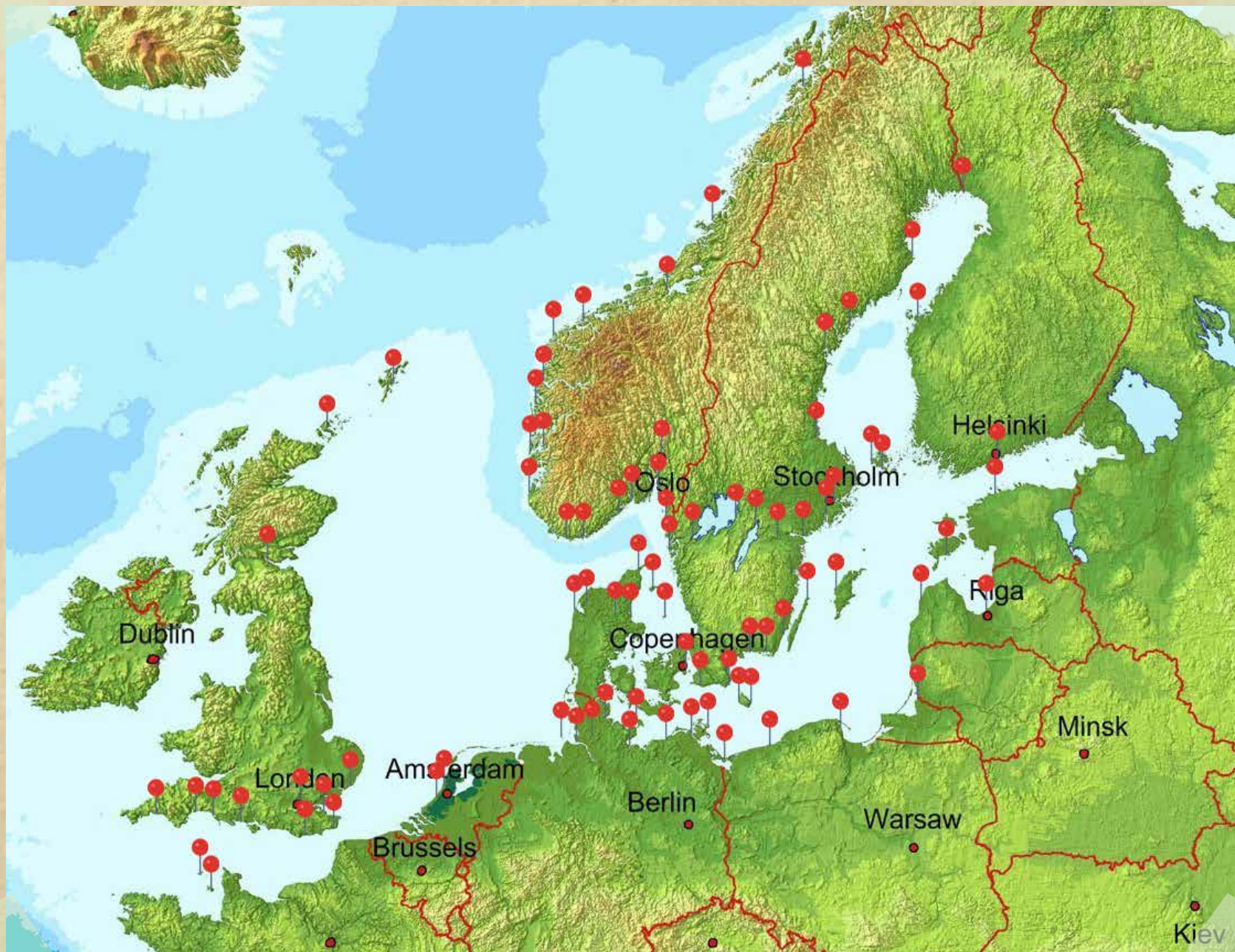
Yachtcharter Woop – Ihre Agentur für sonniges Segelvergnügen

www.yachtcharter-woop.de
Tel. 0911/88 88 710

facebook.com/woopyachtcharter
charter@yachtcharter-woop.de



„Lone Star“ Ziele







Kranen und Reparaturen







Schlussworte



Und nun noch abschließende Worte

Unserer First Lady, die „Lone Star“ ist seit 37 Jahren im Besitz des YCN. Dass sie zu uns kam, verdanken wir dem Voreigner und langjährigem Mitglied Dieter Krügel. Zum Anlass des Geburtstagsheftes „50 Jahre Lone Star“ war auch ein Interview mit ihm geplant. Doch leider ist Dieter Krügel kurz vorher verstorben. So bleibt uns hier nur ein kurzer seglerischer Nachruf. Dieter Krügel war ein begeisterter Regattasegler. Daher kaufte er sich 1976 ein im Admirals Cup erfolgreiches Regattaschiff, die „Suca“.

In seiner Zeit als Eigner der „Lone Star“ wurden bis 1981 viele Seeregatten und auch Fahrtenschiff-Wettbewerbe erfolgreich gefahren wie z.B. Kieler Woche, Nordseewoche, Kiel-Sandham, Kiel-Korsör, Flensburger Woche, Rund Langeland, Rund Seeland etc. Mit seinem nächsten Schiff, der „Steinbeisser“ (ex „Saudade“, genannt auch „Rote Sau“, wieder einem sehr erfolgreichen Admirals-Cupper) gewann er die Kieler Woche 1984 auf allen Seebahnen. Dafür wurde er von der Stadt Nürnberg zum Sportler des Jahres gewählt.

Später erwarb Dieter Krügel ein Lemsteraak Plattbodenschiff und erzielte auch damit in Holland gute Erfolge. Bis zuletzt war Dieter Krügel an seinem Wohnort Flensburg seglerisch aktiv.

Wir bedauern sehr, dass er verstorben ist.

Die „Lone Star“ hat in ihrer bisherigen Zeit beim YCN insgesamt ca. 4.000 Seetage mit ständig wechselnden Mannschaften und unterschiedlichen Qualifikationen der Skipper hinter sich gebracht. Unser Flaggschiff musste somit einige Strapazen überstehen.

Dass es sich immer noch in gutem Zustand befindet, verdanken wir dem unermüdlichen Einsatz vieler am Seesegeln begeisterter Clubmitglieder. Geholfen wurde mit Rat und Tat und auch mit finanziellem Einsatz.

Ihnen Allen danken wir hier ganz herzlich!!!

Die Obleute in alphabetischer Reihenfolge:

Thomas Baum
Claus Wilhelm Behnke
Lutz Böhmer
Gerhard Kraft
Eugen Meurer
Georg Zimmermann





Ein großer Dank gilt allen Mitgestalter dieses Heftes

Von ihren 50 Jahren fuhr unsere „Lone Star“ 42 Jahre unter dem Stander des Yacht Club Noris. Dieses Heft konnte nur durch die Mithilfe von vielen langjährigen Mitgliedern erstellt werden. Einige von ihnen waren von Anfang (1976) an dabei. So haben wir viele Fotos, Berichte und Kommentare erhalten und hier zusammengestellt.

Besonders möchten wir danken:

- Willy Kuhrt, weil er die „Suca“ hat bauen lassen
- Dieter Krügel, der die „Suca“ in „Lone Star“ umtaufte, sie dem YCN übergab und uns über seinen Freund Christian Gerhard alte Logbücher zur Auswertung gab,
- Waltraud Zimmermann, sie hat uns das gesamte Archiv ihres Mannes zur Verfügung gestellt,
- Peter Knitt, SVAOe/SVWS, er fuhr bereits mit Willy Kuhrt auf der „Suca“,
- Fotos erhielten wir von Albert Zunner, Norbert Woop, Michael Matejka, Anabel Kummer, Peter Knitt und der Werft Matthiesen und Paulsen
- Werner Geissler für das 50 Jahre „Lone Star“-Logo

Das Redaktionsteam:

Frank Meyer, Günther Probst, Bernhard Schlögel, Karin Kremer-Schäff, Gesche Schünemann und Claus Wilhelm Behnke



