



# ESV Information

---

Elb-Segler-Vereinigung e.V.

---

**Juni 2012**



Mitglied im Deutschen Segler-Verband



# Inhaltsverzeichnis

Seite	Thema
Titel	Robinsonsegeln auf dem Ansegeln
2	Impressum
3	Inhaltsverzeichnis
4	Familien- und Schiffsmeldungen
5	Ut de Versammlungen
6	Dieter Holm- 25 Jahre im Vorstand
7	Unsere Jubilare
14	Unser Spielplatz
15	1962- vom Bubendeyufer zum Köhlfleet
17	"Kurs liegt an", Ludwig Dinklage, Teil V
26	Ludwig Dinklage
27	YACHT- Archiv
28	Ansegeln und Köhlfleet- Cup
30	Georgs Kombüse
31	ESV- Termine
Rückseite	Fotos vom Ansegeln und Köhlfleetcup

Bildnachweis:

Titel: Axel Sylvester

Rückseite: Axel Sylvester

Weitere Fotos in dieser Ausgabe von Karsten Blankenhorn (S. 4), Christa Sylvester(S. 6-13), SKH e.V. (S. 26), ESV- Archiv (S. 15-25), Fisch- Informationszentrum e.V. (S. 30), alle anderen Fotos: Axel Sylvester

Mit Namen gekennzeichnete Artikel drücken nicht unbedingt die Meinung der Elb- Segler-Vereinigung e. V. oder der Redaktion aus.

Manuskripte, Texte und Bilder bitte in EDV-Form auf CD oder per E-mail soweit möglich einschicken. E-Mail: henning-dau@arcor.de oder christa.sylvester@mac.com - (Bilder bitte nicht in Word- Dokumente einfügen, sondern extra senden!)

Unverlangt eingesandte Manuskripte oder Fotos werden mit Sorgfalt behandelt, die Redaktion kann jedoch keine Haftung übernehmen.

**Druck: Idee, Satz&Druck, Ahrensburger Strasse 128, 22045 Hamburg Tel: 66961410**



# Familien- und Schiffsbewegungen

Hallo,  
das ist unsere kleine Neele.  
Sie kam am 19.04.2012 um  
03:40 auf die Welt und wog bei  
der Geburt 3970 Gramm und  
war 55cm groß. Die Hebamme  
ist ganz zufrieden mit Neele und  
uns. Viele liebe Grüße Neele,  
Nicole, Karsten und Bella



Neele Blankenborn

*Es haben sich getraut*



Beim Ansegeln drang eine weitere Neuigkeit ans Licht. Gabi und Marc werden sich nach langer Probezeit zu Pfingsten das

Jawort geben. Marcs stolze Eltern Henning und Antke und der Freundeskreis aus der ESV und der Segelszene feierten ausgiebig in Travemünde auf der Passat nach einer Kapitanstrauung. Wir gratulieren verschärft!!!

Beim Grillen im Mai saß Jürgen still in der Runde und verweigerte die angebotenen Köstlichkeiten; er müsse schließlich noch im Hause Spargel essen. Eher nebenbei erwähnte er, dass er am nächsten Tag seine Britta heiraten wird. Dazu gratulieren wir verschärft und wünschen den Beiden alles, alles Gute!





# Ut de Versammlungen in Lenzmaand un Oostermaand - März und April 2012

**D**at DGzRS Schipp is op de JHV mit 127,25 Euro opladen worrn.

**I**n de Hall dröfft man ers rin, wenn de Lannern buten sünd oder man keen een stört bi Hall 2 mutt verschoben wern mutt.

**S**tephan: am 24. 3. 2012 is Arbeitsde-  
Senst um Klock 10.00 fang dat an. Ut de Dackrönn mööt dat Loof rut, de Eck an Hall 2 mutt plastert warrn, dat Regenrohr bi Hall 2 schall umleggt wern un dat Greuntügs an Afgang ton Köhlfleet mutt afgniedelt wern.

**D**e Unimog dröfft erst bewech wern, wenn tominstens 4 Bar op den Ketel sünd.

**N**u ward ok wedder över stuvfrie Dage palavert. Dat is een unendlich Kamelle.

**7**66,- Euro will de Hamburger Seglerverband vun uns hebbn. 316,51 Euro schall dat Woter kosten, wat wie verbruckt hebbt. 1481,29 Euro kost de Füllung vun den Gastank

**A**xel bedankt sik bi Werner Schwirten för de Tied, wo he den Hallenmacker makt hett.

**W**erner ward ok in Tokunft Diesel in de Unimogs tanken.

**D**e niege Hallenmacker is nu Peter Schulze. Ich glöv dor weiht nu een annern Wind. Peter schall en ganz Scharpen sien. Van Dach an is he kooptertes Mitglied in Köhlfleetutschuss. Georg meent, wi könnt em erst wählen, wenn he dorbi is.

**D**e JHV vun Seilerverband iss bannich harmonisch verloopen.

**F**ör de Maiversammlung hebbt wi besloten, dat grillt ward.

**A**m 5. Mai is Ansain mit den SCOe mit Köhlfleetcup, Danz op de Deel und Fischerchor.

**A**nfang Mai ward in de Hall 2 de Lichtplatten utwesselt. Dor fallt jümmers no Schiet und Dreck op de Schippen. De First is ok nie mehr so wie he sien schall. Dor kümmt Woter dörch.

**B**i'n Affslippen und Affstellen vun de Slippwogens möt ji op de Böm oppassen, de jüst plant sind. Dat gifft sonst Mecker vun de HPA

**W**erner Westphal quark wat över de JHV. Vun wegen de Affstimmung weer nich no sien Mütz. Und denn quark he noch wat vun de JHV vun 2011, dor wer bi't Affstimmen ok wat dwarslöpen, meent he. Ober dat is all no de Satzung gohn. Wie hebbt uns dor nix vörtosmierten.

**I**ck vertell noch wat vun de Füerlöcher, de man blots all 2 Joahr prüf warn mööt.

**H**orst ramentert, dat unsre Saikameroden bi't Woterloten nie dich noog an de Triedelbecken ranpett. He mööt jümmers de Droppen, de op de Deel runnerdrüppelt sünd, wedder upfeudeln. De meisten Vereinsmaaten meent: Bi de Kameroden wo de Piedel een beetn kort iss, de mööt ganz knasch ran. Bi de Maaten wo He een beetn länger iss, de hebbt dor keen Malesche mit.

*Dieter Holm. Bokstobendokter*



# Dieter Holm - 25 Jahre im Vorstand

Dafor möt wie em all mol düchtig un vun Harten gratulieren!

Sein Leben ist eine einzige Bilderbuchkarriere:

1. Vom Schriftsetzer zum Schriftführer
2. Vom Schützen „Arsch“ zum Obergefreiten. Nebenbei Krankenpflegehelfer sprich Sanitäter
3. Bei der Feuerwehr vom Rettungssassi zum Hauptbrandmeister mit Amtszulage!!!
4. Vom Hundeführer zum Kettensägenspezialisten
5. Im Winter ist Sicherheit seine Leiterfunktion
6. Im Sommer kümmert er sich – manchmal nicht ganz glücklich um die Mehrung der Vereinsfinanzen.

Tenor: „Wie man in die Halle hineinschaut, so rollt es heraus!“

*Diese Punkte wurden mit hochgehaltenen Skizzen wie bei einer Moritat begleitet. siehe Foto.*

Er hat es uns und nicht zuletzt sich selbst, nicht immer leicht gemacht. Wir sollten jedoch bedenken, wer 25 Jahre, eine Generation lang, mit dieser teilweise auch selbst erfundenen Ämteranhäufung leben muss, hat es eben nicht immer leicht! Ganz im Gegenteil, wir sollten ihn bei seinen bisweilen aufreibenden Tätigkeiten frohgemut unterstützen und ihm freiwillig zur Hand gehen! D.h. auch wenn unser Schiff an einem absolut „unflüchtigen“ Ort in



der Halle steht; egal: Leiter weg! Wenn das Schiff eines Segelkameraden einen Tag nach Beginn oder vor Ende des Sommerlagers immer noch oder schon „heimlich“ in der Halle steht; Zack, ist die komplette Sommerlagergebühr fällig. Ohne Abzug! Wenn nun der eine oder andere meint, wenn einer fällig sei, sei es Dieter, dann frage ich mich, bzw. den Wahlausschuss: Hat es Anträge um die Bewerbung des Postens des Schriftführers gegeben? Möchte jemand dieses Amt und die damit verbundene Vorstandswürde auf sich nehmen?

Wenn nicht - denn möt wi unsen Bookstabenbdoktor tominst noch een Joar lang wieder uthollen!  
 Ach jo, dat har ick jo nu meist vergeeten, to sin Jubeläum wull ick em nich bloots hochleben loten, nee, he schall ok noch eenmol wedder „befördert“

ween! So schasst Du nu no disse lange Tied as Elvseiler endlri: „FRZS“ = Fähnrich zur See ween. Dat bedüüt, Du bist nu ok een Offiziersanwärter! Un as son Kadett droffst Du nu ok furz dat „WC für Offiziere“ bedienen! Dat passende Schild dortau serveer ick Di up een sülbene Teller! Wenn du doar sitten deist, kunnst Du dien Kollegen sotoseggen ut „höherer Warte“ anscheeten...

Denn nömt die dat gewiß keen een mehr öbel.

*Heinz Valet*



# Unsere Jubilare

## 25jähriges Jubiläum

### Georg Blankenhorn

mit dir beginnen wir den heutigen Reigen der Vereinsjubiläen. Erst 25 Jahre? bist du dabei, wundern wir uns alle. Gefühlt und mit dem was du alles mit deinem unermüdlischen Arbeitseinsatz für den Verein und die Jugend in diesen 25 Jahren geschaffen hast, reicht das locker für das Doppelte. Das Gleiche gilt für die Beschaffung von Materialien- vorzugsweise aus allen Sorten von Metall. Nebenbei gehörst du wegen deiner handwerklichen Fertigkeiten nicht nur zu einem gesuchten Ratgeber, sondern es wird wohl niemanden am Köhlfleet geben, dem du nicht schon einmal mit deiner zupackenden Art mehr als nur ein wenig geholfen hast. Mit deiner Hilfe sind etliche Slipwagen entstanden, ohne dich würde es den jetzigen Schlengel nicht geben, den du in den letzten Jahren immer weiter optimiert hast. Nebenbei hast du dein Schiff, „Jan Himp“ ebenfalls mit viel Arbeit vor dem Abwracken gerettet. Mit deiner Familie hast du weite Reisen unternommen. Immer auch mit der Nase für gute Fischgründe.

Im letzten Jahr hast du deinen Sohn Karsten und seine Frau Nicole als „Miteigner“ gewonnen. Die euer Schiff, bald ja auch zu Dritt, über die Elbe schippern werden.

Georgs Kombüse legt dann ihren Schwerpunkt auf seetaugliche Baby- und Kindernahrung und wir freuen uns alle auf neue Rezepte. Die Rubrik „Georgs Kombüse“ in der Info hat sich weit über die ESV hinaus

einen Namen gemacht!

### Jens und Esta Flegel

Können heute nicht anwesend sein, weil sie wie so viele in ihrem Alter auf Reisen sind. Ich bin jedenfalls froh- denn ich war vor 25 Jahren ihr Bürge- dass ihr euch in unseren Reihen wohlfühlt und etliche Freundschaften geschlossen habt. Segeln ist der Sport geworden, der euch auch über berufliche Veränderungen in den vergangenen Jahren im wahrsten Sinne des Wortes manchmal vielleicht auch über Wasser gehalten hat. Jetzt freut ihr euch über eine wachsende Zahl von Enkeln und Enkelinnen und könnt den Nachwuchs ans Segeln gewöhnen.





kelschar haben in den letzten Jahren das Segeln sicherlich ein wenig in den Hintergrund gedrängt. Das hält dich aber nicht davon ab, deiner Elb- Segler- Vereinigung regelmäßig deine Aufwartung zu machen. Wir freuen uns, wie beispielsweise heute, dich begrüßen zu dürfen und verleihen dir die goldenen Ehrennadel für 40jährige Vereinsmitgliedschaft.

**Erika Geiger**

Weilt wohl, wie seit Jahren im sonnigen Portugal.

**40 Jahre Vereinszugehörigkeit**

**Lars Eckert**

**Erna Eckhoff**

Du gehörst, wie dein dir angetrauter Ehemann immer wieder mal zu sagen pflegt, zur durchaus besseren Hälfte einer Ehe. Wie er das genau meint, hat sich mir immer noch nicht ganz erschlossen. Jedenfalls ist da bestimmt eine gehörige Portion Liebe eingeflossen.

Und 40 Jahre und noch viel mehr mit Mann und Familie segelnderweise zu verbringen, dazu gehört in jedem Fall große Freude zu unserer Sportart am und auf dem Wasser. In den vergangenen Jahren hat vor allem das Vereinshaus und Anderes von deinen Fertigkeiten profitiert. Gardinen und alles was sich mit einer Nähmaschine herstellen lässt, tragen immer wieder auch deine unverwechselbare Handschrift. Euer Häuschen an der Schlei und die En-

**Jan und Ulf Kowitz**

Im besten Lebensalter angekommen, gehört ihr mit 40 Jahren Vereinszugehörigkeit zum Schreckgespenst des Arbeitsdienstes. Weil wir bis vor kurzem die Regelung hatten, dass man ab 40 Jahren Vereinszugehörigkeit keinen Arbeitsdienst mehr zu leisten habe. Jan ist ja schon lange regelmäßiger Nutzer des Winterlagers und trotz zeitweiligen beruflichen Standortwechsels immer dabei gewesen, wenn es ums Anpacken ging. Die o.g. Regel hätte für dich selbstverständlich nie Gültigkeit gehabt.

Auch Segeln ist seit langem für dich und deine Familie der Freizeitschwerpunkt. Erst auf dem Folkeboot „Pony Hütchen“ und jetzt auf der Aphrodite „Olivia“ bist du mit Ute und den beiden Kindern Tjorven- Marie und Anton regelmäßig unterwegs.

**Wolfgang Marten**

Ist auf dem Keen Tied gesegelt und hält uns seit der Zeit die Treue



gen. Dein Freundeskreis ist, obwohl du schon längere Zeit nicht mehr aktiv segeln kannst, im weitesten Sinne in und um die ESV zu Hause. Norma Schrum, Malers Frau Loni, eine Freundin aus dem Hause Garbers und noch einige andere zählen dazu. So lange es das Ostseetreffen gab warst du jedes Mal an Bord von Edith und Jens Begemanns „Vagabund“ dabei. Du hältst den Kontakt zum Verein und wir freuen uns immer dich am Köhlfleet oder auf einer JHV zu begrü-

### **Werner Michelchen**

Hat wieder neue Kriminalromane geschrieben. „Das Bernsteinfragment“, „Ein mysteriöses Testament“ und „Die Finte“. Seinen ersten Kriminalroman „Der Seehund“ haben wir vor einigen Jahren in der Info vorgestellt.

Werner ist vor einigen Jahren aus Spanien zurückgekehrt und lebt jetzt in Stralsund.

### **Inge Rüter, Jens Jungblut**

Kinder, wie die Zeit vergeht. Und an Inge ist sie fast spurlos vorbei gegang-

ben.

Dabei hören wir dann auch voller Stolz von deinem Sohn Jens, den wir ebenfalls heute Nachmittag begrüßen.

Auch Jens ist gleichzeitig mit seiner Mutter in die ESV eingetreten und über den Opti und bei Mutter und Vater an Bord der „Me-





teor“ zu einem erfahrenen und gefragten Segler geworden. Das hat am wenigsten damit zu tun, dass er durch seine Heirat den Namen Jungblut angenommen hat. Er hat über die Jahre an vielen wohlklingenden Regatten teilgenommen und ist gemeinsam mit seinem Schwiegervater Thomas Jungblut im letzten Jahr Vizeweltmeister mit der Wally „Y3K“ geworden. Mir musst du nachher noch erklären welche Position man bekleidet, wenn man nicht Pitman, Bowman oder Floater ist, sondern als oder im „Dark Room“ zur See fährt. Für die Fotos wirst du sicher nicht verantwortlich sein.

geln verbracht. Mit ihrer Familie und ihrem Mann Fiete unternahm sie weite Reisen mit der „Tuto Twee“ nach Schweden und Norwegen. Auch dieses Schiff ist noch im Familienbesitz und wird von ihrer Tochter gesegelt. Sie selbst ist es dann irgendwann etwas sportlicher angegangen und hat sich eine Sprinta Sport zugelegt. In wechselnden Besetzungen begibt sich Familie Schultz jetzt auf Reisen. Mit“ Greif IV“ als Mutter-schiff, das Geleitschutz für die Sprinta und Bärbels „Kuddel Daddeldu“ bietet, geht es auf die Ostsee. Für Lothar ist immer noch Anholt das wichtigste Ziel auf der



Sommerreise; Bärbchen und Jette lassen es etwas ruhiger angehen. Aber größere Teile der Reise werden gemeinsam gesegelt. Auch Lothars Tochter Lisa gehört auf diesen Reisen zur Besatzung. Apropos Lothar: Seine handwerklichen

**Lothar Schultz, Gundula Schultz**

Die beiden jüngeren Kinder unseres unvergessenen Segelkameraden Kurt Schultz. Eure Segelkarriere begann am im zarten Alter von 3 bzw. 4 Jahren am 30. Juli 1961 als ihr mit der gerade vom Stapel gelaufenen „Greif IV“ in euren ersten Segelurlaub startetet. Seit 51 Jahren ist für Lothar „Greif IV“ dafür der geeignete Untersatz- ihr gehört einfach zusammen. Auch Jette hat wohl keine Saison ohne Se-

Kenntnisse und Fertigkeiten haben bisher noch jedes konstruktive Problem in den Griff bekommen. Vielen von uns, so auch „Dasindwir“ sind mit Spezialanfertigungen von Lothar optimiert worden. Dabei spielt immer die Werkstatt seines Bruders Jochen eine Rolle und natürlich zu Lebzeiten auch Kurts väterlicher Rat und die entsprechende Zeichnung. Ebenso gibt es keinen gerade den Windeln entwachsenen ESV'er der nicht mit großen Augen und angespitzten Ohren Lothars un-



endlichem und phantastischem Geschichtsschatz gebannt gelauscht hat und noch lauschen wird. Das kann nicht nur an den „Werthers Echten“ liegen, die alle Kinder mit Lothar in Verbindung bringen. Wir Älteren freuen uns und hören schmunzelnd zu, wenn Lothar schnurrige Geschichten von Vati, aus seinem Berufsleben oder anderen Begebenheiten zum Besten gibt.

### **Norma Schrum**

Ist auch nach dem Tod ihres Mannes Marcus, der Elb- Segler- Vereinigung treu geblieben. Mit Inge gemeinsam vertritt sie die Zeit, als die ESV im Regattasegeln gut aufgestellt war. Dazu gehörte nicht nur die „Windspiel“ sondern auch die Vierteltonnerszene, die aktiv in der ESV vertreten war. Ebenso ist sie seit Jahren eine großzügige Unterstützerin der Jugendabteilung. Hauptsächlich Ihr Spendenaufkommen legt eine gute Grundlage für künftige Aktivitäten unserer wieder zu belebenden Jugendabteilung.

### **Axel Sylvester**

1972 sah man ihn erstmals im Verein. Ein Anschlag am schwarzen Brett seiner Schule suchte segelinteressierte Jugendliche. Auch Annett, Wolfgang Marten, Stephan Lorenzen und Hans Hermann, genannt „Hermi“ gehörten zu diesen Schülern. Annett kam etwas später auf den Keen Tied und mit ihm zur ESV; während Hermi beim SKH Kutter segelte. Diese Schulfreundschaft besteht vereinsübergreifend bis heute. Gesegelt wurde je nach Mannschaftsmenge mal der ESV- oder mal der SKH- Kutter. Die Sommertouren nach Dänemark dann gemeinsam mit zwei Schiffen; wobei die sommerlichen deftigen Grünkohlessen auf der Heimreise im NOK, von unserem



Mann initiiert, Legende wurden!

Als Schüler und während des Studiums war er politisch durchaus im Sinne unserer Altvorderen engagiert. Die Vereinsgründer des Bille Wasser Sport Vereins, die alle der KPD oder zumindest der SPD nahe standen – waren im Freien Segler Verband, der Organisation der Arbeitersportbewegung organisiert. 1933 wurden sie im Zuge der Gleichschaltung der kleinen bedeutungslosen ESV zugeschlagen. Deren damals wichtigste Berechtigung war ein stramm parteipolitisch ausgerichteter Vereins“Führer“. Privat kam er sich mit Annett näher und kaufte 1979 von Bruno Derlien, dem damaligen langjährigen Kassierer, dessen MAS-KOTTCHEN V. Ein kleines knickspantiges



Kielschiff, das allerdings nur noch von viel gutem Willen und Farbe zusammengehalten wurde.

Es erfolgte eine aufwändige Deck/Rumpfrestauration. Dieses Projekt belastete augenscheinlich die Partnerschaft, denn 1980 stieg Annett aus und er sah sich erneut nach holder Weiblichkeit um.

Seglerisch bewegte er vorerst den italienischen Vierteltonner von Bernd Waldau und privat lernte er Barbara kennen, die wiederum gemeinsam mit Christa Handball spielte.

Wie das Leben so spielt.... man lebt, zusammen und sich auseinander und irgendwann im Jahre 1991 kam Christa aus Frankfurt zurück nach Hamburg.

Axel gab im gleichen Jahr Führerscheinkurse, an denen sein Bruder Peter Zinnau, Ingo Jessel vom SCOe und Rainer Bruhns, Axel bester und langjährigster Freund teilnahmen. Heute wirkt Rainer eher im Verborgenen und drückt seit fast 20 Jahren unsere ESV Information. Und auch Christa war mit von der Partie.

Um die erlernte Theorie in die Praxis umsetzen zu können, charterte diese Gruppe 1992 zwei Yachten. Für Christa war es die erste größere Segeltour.

Dabei musste es ZOOM gemacht haben. Christa fing Feuer sowohl fürs Segeln als auch für den Mann, denn gleich nach der Reise zogen Axel und Christa zusammen. Nach soviel Neuigkeiten sollte auch ein neues Schiff her. 1993 begab man sich auf die Suche: Peter fand eins in einer Anzeige, Rainer eins im Internet und Christa und Axel eins in der Gebrauchtfootbörse auf der Hanseboot.

Das erstaunliche daran war, sie hatten sich unabhängig voneinander alle in das gleiche Schiff verkuckt: die DASINDWIR.

Es war daher kein Wunder, dass die drei Parteien dann das Schiff erstanden.

Nachdem somit die wirklich wichtigen Dinge geklärt waren, beschlossen Axel und Christa 1995 zu heiraten.

Christa war für Axel der Knaller und fortan sollte auch für ihn immer Sylvester sein.

Damit begann für ihn nicht nur ein neues Jahr, sondern ein neuer Lebensabschnitt! Kurz gesagt, er gab seinen Geburtsnamen ab und rutschte damit im Alphabet vom „Z“ um acht Stellen vor!

Wenn man eine Partnerschaft im beiderseitigen Einvernehmen wohlwollend beendet, kann man sich auch später immer wieder in die Augen sehen. So ist es nicht verwunderlich, dass Axel Annett mit ihrem Norbert vom SC4 zurück zur ESV lockte.

Einer der Standards ist jedes Jahr der Versuch über Himmelfahrt gemeinsam mit deren HASTA LUEGO und der FOFFT-EIN nach Helgoland zu kommen.

Die winterliche Tour nach Helgoland zum Grünkohllessen – mittlerweile ein „Klassiker“ im Jahreslauf der ESV - verbindet auf wundersame Weise zwei von Axels Vorlieben!

Seit 1999 ist Axel nun unsere Galionsfigur. Seit 13 Jahren macht er das und er macht das gut!

Es liegt augenscheinlich im Wesen des Menschen, dass die Älteren gern glauben, nur sie wüssten, wie und wo es lang geht. Will sagen, die Altvordern versuchen immer wieder den Jüngeren hinein zu reden und regieren.

Arthur Zöger machte das bei Rudi Steppke, Rudi spätestens, wenn es um Geld ging, bei Günter Endreß und Günter bei Axel.

Mir gefällt Axels ruhiger, besonnener und auf Ausgleich und Vernunft bedachter Führungsstil. Ganz abgesehen davon, wie etwas



gemacht wird, das Plattdeutsche hat dafür einen Spruch parat: Mok wat du wüllst, de Lüüd schnackt doch!

fangs noch mit Jolle und Jollenkreuzer, und seit 33 Jahren mit „Vamos“, eurem Cornish Crabber, bist du der Elb- Segler- Verei-



Mir gefällt, dass er, nachdem sich unsere Anlage dank Günter in einem hervorragendem Zustand befindet, Lust auf Neues hat und das auch anpackt.

Seien es die Köhlfleetsänger oder das Weihnachts- Matchrace. Ob und wie weit so etwas realisiert wird, hängt auch immer von den einzelnen Segelkameraden ab. Einer alleine kann das nicht.

Jeder hat die Freiheit Dinge zu tun, sich zu beteiligen oder es zu lassen. Unter dem Dach, der Klammer ESV, kann jeder frei nach dem alten Fritz „nach seiner Fassung“ selig werden - solange er sich an die bei uns für allgemein richtig erkannt und festgehaltenen Regeln hält!

Was ich auch sehr schätze, ist die positive Öffnung zu unseren Nachbarn, dem SCOe.

*Heinz Valet*

### **Renate Valet**

Segelt schon seit frühester Jugend und hat in dieser Zeit irgendwann ihren Heinz beim Segeln kennen gelernt. Seit dieser Zeit, an-

nigung verbunden. Vermutlich sind das schon mehr als vierzig Jahre. Eure Kinder, Frank und Julia, sind auf dem Schiff groß geworden. Bemerkenswert vor Allem, dass bei allem schöner, größer und weiter, euer kleiner Gaffelkutter den geliebten Mittelpunkt deines seglerischen Kosmos bildet. Und natürlich auch Heinz', der peu a' peu seit 33 Jahren Vamos optimiert. Man hört dies alles deutlich aus deinen Erzählungen, wenn du von euren gemeinsamen Reisen mit den Gafflern und anderen Aktivitäten berichtest.

### **Carsten Vehrs**

Carsten hat das Segeln, anfangs mit den Eltern, später mit Beate auf eigenem Schiff, dann wieder mit den Eltern und einem gemeinsamen Schiff und jetzt wieder auf eigenem Kiel nie aus den Augen verloren. Auch wenn immer wieder mal andere weite Reisen eure Freizeit bestimmen. Ebenso hast du als damals noch nicht gekrönter „König vom Köhlfleet“ und bis vor nicht



allzu langer Zeit als Köhlfleetobmann deine Freizeit für unsere Elb- Segler-Vereinigung zur Verfügung gestellt. Alle eure Schiffe hast du mit deinen handwerklichen Fertigkeiten schnell und von vielen eher unbemerkt für eure Bedürfnisse optimiert. Unter deinen Händen sind sie zu echten Schmuckstücken geworden und das Waarship „Legalize It“ hast du sogar komplett selbst gebaut. Anfangs waren Regatten dein seglerischer Schwerpunkt. Mit „Brus II“ hat das Fahrtens segeln wieder einen Platz in deiner und Beates Freizeit gefunden.

*Axel Sylvester*



## Unser Spielplatz

Um die kleinsten Jugendlichen hatte sich Alma, Bruno Derliens Frau, 1979 Gedanken gemacht. Sie stellte den schriftlichen Antrag, der einstimmig angenommen wurde, die Spielecke auf dem Köhlfleetgelände vom Müll zu befreien und gründlich zu renovieren. Alma war zu dem Zeitpunkt stolze Großmutter von Maïke und Wiebke, den spielfähigen Töchtern von Daniela und Jörn-Dirk Hitzweibel.

Stichwort Spielplatz: Der erhielt ja auch schon im Sommer '97 einen Zaun und eine Abdeckung der Sandkiste. Manches dau-

ert eben bei uns! Die beiden Kinder von damals können jetzt ihren eigenen Nachwuchs auf unserem Spielplatz herumtollen lassen.

Beileibe nicht nur die Beiden, sondern auch etliche andere junge und jüngste ESV'er erobern im Moment den Spielplatz. Da wollen wir uns nicht lumpen lassen und deren Eltern unsere finanzielle und tatkräftige Unterstützung anbieten, damit sie den Spielplatz ein wenig auf Vordermann bringen.



## 1962 vom Bubendeyufer zum Köhlfleet

Stichwort: Geschenk Steuerbordlaterne  
Es gilt an dieser Stelle noch einmal politisch korrekt darauf hinzuweisen, dass die von mir gestiftete Kupferlaterne nicht vom Sperrmüllhaufen des SCOe stammt, sondern von dem der ESV!

Als ich 1962 erstmals Waltershof und das Köhlfleet mit seinen landseitigen Anlagen kennen lernte stellte sich mir folgendes Bild dar:

Der Hamburger Yachthafen war letztlich auf Betreiben der Lotsen in den in der Entstehung begriffenen Hafen in Wedel verlegt worden. Das Becken des alten Yachthafens mit seinem halbrunden Steg zwischen Seemannshöft und dem Yachthafenrestaurant war noch deutlich zu erkennen. Die Einfahrt war von der Elbe möglich, neben dem jetzigen Fähranleger Bubendeyufer. Zwischen Seemannshöft und Restaurant war eine geschlossene Uferlinie, als Zufahrt zur Lotsenstation.

Dort befand sich auch der Fähranleger Yachthafen, der spätestens mit dem Neubau des Ölhafens – Einfahrt von der Elbe schräg durchs Köhlfleet, direkt gegenüber der Station Finkenwerder verlegt wurde.

Vom Anleger verlief ein Grandweg zu den Vereinen, der hinter dem SCOe Gelände im wahrsten Worte im Sande verlief. Ein Trampelpfad führte zum schilfgesäumten Strand, jetzt Dradenauterminal, wo auch noch gebadet wurde!

An der Ecke Yachtweg, gegenüber des neuen Bominflot Verwaltungsgebäudes lag eine pittoreske Zollstation. Ein weiß gestrichenes Holzgebäude mit vier Säulen davor.

Die einzige Verbindung von Hamburg für die damals noch wenigen Autofahrer ging

nur über die Elbbrücken, den Freihafen, Neuhoft mit der Trajektfähre nach Waltershof, dort wieder durch den Freihafen – die Straße durch Europort kam auf Höhe der heutigen Zollgebäude raus und führte hinter dem Zollzaun bis zur besagten alten Zollstation.

Da hinten in unserer damals verträumten Ecke neben dem Winterlager auch das Sommerlager war, wälzte sich an den Wochenehenden ein nicht endend wollender Strom von Seglern, alle zünftig mit dem Elbsegler oder anderen „Admiralshauben“ auf dem Kopf, zu den Booten.

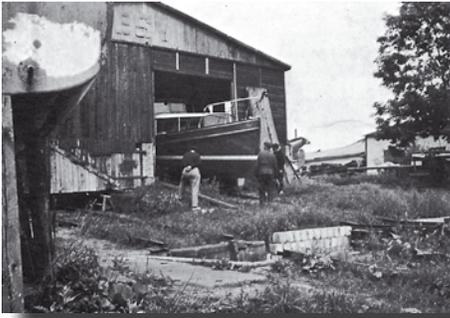
Der Grandweg führte direkt am Ufer vorbei an diversen bewohnten Behelfsheimen – Antwort auf die Wohnungsnot der Nachkriegszeit – bis endlich die „Werft“ von Ewald Schmidt in Sicht kam. Er hatte lediglich einen Werkstattschuppen in dessen einer Hälfte er mit seiner alten Mutter wohnte. Die ihm auch immer beim Slippen zur Hand ging und die Winde bediente. Freigelände, Schienenslipp und Steg, fertig war die Werft. Ewald war ein Mann des Getränks, er hat gern Edith Siemers geholfen, die Alkoholvorräte zu vernichten.



*Köhlfleet in den 50er Jahren*



Dann kam Jürgen Heuers Werft. Die Slipp führte von der Steganlage in einen hölzernen Bootsschuppen, daneben zur ESV hin stand sein schmuckes kleines Fachwerkwohnhaus. Die Eiche auf unserem



*Schienenlipp*

Spielplatz befand sich schon auf Heuers Gelände.

Beim ESV stand unser Vereinshaus zur Straße und nach Osten mit Pappeln gesäumt und daneben der alte „brandsichere“ Holzschuppen. Man kann heute noch die einbetonierten Eisenbahnschienen der alten Rolltore entdecken.

Unser Vereinshaus lag damals auf dem höchsten Geländepunkt, sodass das Wasser der 1962er Sturmflut nur an der Schwelle stand. Beim SCOe stand das Wasser ca. 1m hoch im tiefer liegenden Haus.

In unserem Schuppen fiel der Sandboden von hinten zu den Toren ab. Vor der Halle war in Eigenarbeit eine Verschiebebühne entstanden. Die Slipplore mit zwei Rungen wurde auf den Schienen ins Wasser gelassen. In der Flucht der Slippbahn befand sich eine uralte Winde an der hinteren Wand im Schuppen. Schiff auf den Slippwagen und

hochgewünscht. Über die Bühne direkt in den Schuppen. Schiff und Lore seitlich verschieben, Draht über Klappläufer umlenken. Dann rein ins zweite Tor oder noch weiter in unser Freilager; das damals fast bis zur SCOe Halle reichte.

Hier neben unserer Verschiebebühne befand sich unter einem Weidenbaum umrahmt von großblättrigen, ungenießbaren Wildrhabarber unser Müllhaufen, der regelmäßig im Frühjahr und Herbst im Schlick des Vorlandes verbrannt wurde.

Aus diesem Müll konnte ich viele schöne Dinge herausfischen: 3 auf Rahmen gebaute Mahagonischapptüren - heute noch im Gebrauch!, 2 aus Gabun und ein Teakholzrahmen, den ich vor zwei Jahren auf meiner Vamos verbaut habe.

Auf dem Platz zwischen SCOe Halle und deren Vereinshaus hatte Wolfgang Porath seine Werft mit Wohnhaus, Schuppen, Slipp und Steganlage.

Dahinter begann das Gelände unserer Nachbarn mit dem heute noch tieferliegenden Vereinshaus und dem alten Holzschuppen, in dem wir gemeinsam mittlerweile auch schon schöne Feste feiern konnten!

*Heinz Valet*



*Clubhaus und die alte Halle 1*



## Kurs *liegt an ...* von Ludwig Dinklage

### Hein Garbers Reise über den Atlantik 1938 - 5ter und letzter Teil

An diesem Sonntag, dem 21. August, war ich nun fünf Wochen von Horta fort. Ich muß sagen, daß mir noch kein Tag so langweilig wurde wie gerade dieser Sonntag. Ich sehnte mich nach Land, nach Menschen. Ich mußte wieder einmal mit jemand sprechen, eine Stimme hören. Es war sicher nur ein Zustand, der vorübergehen würde, aber im Augenblick war mir alles zuwider. Es blies ein leichter Ostnordost, aber meine so brave „Windspiel“ wollte nicht laufen. Junge, hätte ich jetzt den Kerl dagehabt, der dieses Dreckszeug von Farbe verkauft, dem wäre es schlecht ergangen. Meinen letzten Zwieback hatte ich in der Nacht aufgeknabbert. Sollte ich nun schon am frühen Morgen mit Erbsensuppe beginnen? Ich hatte aber noch Schokolade. So kochte ich eine Tafel Schokolade in Dosenmilch auf und hatte damit eine dicke Suppe, die mir gut zu Gesicht stand. Mittags gab es Erbsen mit Zucker, am Nachmittag wiederum Schokoladesuppe und abends zum zweitenmal Erbsen. Wollte Neuyork denn überhaupt nicht näher kommen? Ganze 42 Seemeilen! Ich mochte gar nicht dann denken. Ich hätte mich genau so gut vor Anker legen können während der Nacht, so affenflau war es. Ich hockte wieder im Niedergang und hielt Ausschau nach Schiffen. Es kam keins in Sicht. Nach Sonnenaufgang kam ein leichter Zug aus Norden auf. Eben hatte ich mich schlafen gelegt, da wurde ich durch ein eigenartiges Geräusch geweckt. Ich überlegte kurz, was das sein konnte, sprang dann aber mit beiden Beinen zugleich zur Koje hinaus und an Deck. Das eigenartige Geräusch wurde von einer

Schule Tümmeler verursacht. Trägere zogen die schwarzglänzenden Leiber an der „Windspiel“ vorbei und machten dann und wann ihre lustigen Sprünge vorm Bug. Die See war eigentümlich glatt, fast ölig. Nur von Norden kam eine lange Dünung. Das auf Backbordbug liegende Schiff wurde aber durch seine Segel gestützt und rührte sich wenig. Es war eine gute Gelegenheit, in den Topp zu entern, um eine neue Standerleine einzuscheren. Ich hatte einen herrlichen Ausblick von dort oben, fast wie von einer hohen Dampferbrücke aus. Wenn man in der Kuhle sitzt oder an Deck steht, hat man niemals einen weiten Ausblick. Die Welt ist für uns Kleinsegler nun mal kleiner. Es war allerdings nicht so ganz gefahrlos da oben, denn die Schwankungen sind doch ganz andere als unten an Deck. Ich freute mich aber doch, daß meine „Windspiel“ jetzt wieder ein „Obermatrose“ war. Der Stander unserer Elb-Segler-Vereinigung ist nämlich ein gelber Winkel im blauen Feld, also das Abzeichen, das die Würde eines Obermatrosen der Kriegsmarine ausmacht. 40 Seemeilen war meine ganze Tagesleistung.

In der Nacht wurde der Wind etwas östlicher. so daß ich bequem Nordwest anliegen konnte, bis ich auf 40 Grad 30 Minuten nördlicher Breite war. Das ist die Breite Neuyorks. Wenn ich nun nach Westen steuerte, kriegte ich mein Ziel ohne weiteres auf den Kopf. Ich sichtete ein paar Dampfer, die diesen Kurs anlagen. Nun wußte ich mit Bestimmtheit, daß ich die richtige Breite zu fassen hatte. Um 10 Uhr kam an Steuerbord voraus ein schwarzer Turm aus



dem Wasser. Es mußte Fire Island sein. Als ich bis auf 6 Seemeilen herangekommen war, lag das Feuerschiff Fire Island an Backbord. Genauer konnte meine Navigation wirklich nicht sein. Ich muß sagen, daß mich ein unendliches Glücksgefühl überkam, hier den ersten Wächtern einer neuen Welt zu begegnen. Achtunddreißig Tage war ich jetzt auf See, achtunddreißig Tage nur Himmel und Wasser, nur Fische und Seevögel, hin und wieder einmal in der Ferne die Lichter eines Dampfers. Achtunddreißig Tage waren wir allein gewesen, meine brave „Windspiel“ und ich. Und wir hatten uns noch lieber gewonnen. Jeder wußte, was er vom andern zu halten hatte. Ein Turm stand an Steuerbord, ein fester Turm auf einem festen Land. Er konnte nicht hinter der Kimm verschwinden, wie es bisher alle die Dampfer getan hatten. Ich war es, ich, der ihm aus dem Blickfeld verschwinden mußte.

Ich setzte Kurs ab auf Ambrose- Feuerschiff. Als es anfang zu dunkeln, sah ich Sandy Hook voraus, dann Richmond und schließlich auch Ambrose- Feuerschiff. In Luv von mir dehnte sich Long Island aus, ein einziges Lichtermeer. Mit Glühlampen in allen Farben war der Strand beleuchtet. In meinem Lee zog die „Bremen“ vorbei, der riesige Lloydampfer. Ich schwenkte meine Mütze zum Gruß. Aber er sah das nicht, blickte über mich hinweg durch die Nacht, hielt mich wahrscheinlich auch für einen der vielen kleinen Lustkutter, die vorm Strande Long Islands kreuzten. Zum Schluß wollte mir der Wind noch einen Streich spielen. Er drehte auf Nordwest und frischte zu ziemlicher Stärke auf. So mußte ich tatsächlich vor der Haustür noch vier Ringe eindrehen und mich in der kabbeligen See mühsam gegenan kämpfen.

Um 23.15 Uhr lief ich endlich am Ambrose- Feuerschiff vorbei. Zu allem Pech stand auch noch die Tide aus dem Hudsonfluß heraus. Da ich dagegen nicht ankam, lief ich weiter unter Land, um im Schutze von Long Island mein Heil zu versuchen. Aber auch hier hatte ich kein Glück. So ging ich kurz entschlossen ganz dicht an den Strand heran und warf den Anker. Ich lag auf amerikanischem Boden.

Schnell waren die Segel eingepackt, noch eine Muck kalten Tees und eine Tafel Schokolade und dann husch rein ins Körbchen. Vor lauter Aufregung konnte ich erst nicht einschlafen. Amerika! Mein Traum war Erfüllung geworden. Aber dann fiel ich in einen bleiernen Schlaf. In den letzten Tagen hatte ich zuwenig Ruhe gehabt.

Ich hatte doch die Zeit verschlafen. Die gute Tide war mir wieder weggelaufen. Erst um 9 Uhr ging ich Anker auf und kreuzte unter Long Island gegen Wind und Strom in den Hudsonfluß hinein. Es war eine mühsame Schinderei, und was ich mit dem einen Bein gutgemacht hatte, das verlor ich mit dem nächsten. Der lange Bart unter meinem Schiff wirkte dabei besser als die schönste Notbremse. Erst als am Nachmittag der Strom kenterte, brachte mich die junge Flut rasch vorwärts.

Mit dem Steuerbordschlag kam ich hinüber zum Ostufer, nach Coney Island. Schon von weitem vernahm ich den Krach der Musik, der sogenannten Musik, das Quiet-schen und Fauchen aller möglichen Maschinen, die erfunden waren, um dem Menschen Vergnügen zu bereiten. Vom Strande war nichts zu sehen, nur eine Menschenmauer. Dicht an dicht lagen sie auf dem Sande, drängten sich im Wasser wie bei uns in der Hochbahn morgens vor Arbeitsbeginn. Dahinter Karussells, Rutschbahnen,



Luftschaukeln, Riesenräder, Kaffeehäuser, Wirtshäuser, Schaubuden. Hier kann sich der Neuyorker jeden Tag amüsieren. Gott sei Dank, daß wir in Hamburg nur vier Wochen lang Dom, unsern Weihnachtsmarkt, haben.

Beim nächsten Schlag sah ich im Dunst schon Manhattan vor mir liegen. Als ich die hohen Gebäude, die wie die zackigen Gipfel eines Gebirges vor mir aufragten, erblickte, war ich überwältigt. So gigantisch hatte ich mir Neuyork nicht vorgestellt. Ich lief in eine stillere Bucht, die Gravesend-bucht, wo ich vor einem der zahlreichen Bootshäuser festmachte. Es war das des Marine- and Field- Clubs.

Eben hatte ich die Segel geborgen und mein Schiff festgemacht, als ein Kellner auf dem Steg erschien und mir neugierig zusah. „Wo ist hier die Quarantänestation?“ fragte ich ihn. „Die Quarantänestation?“ Er fing unbändig an zu lachen. Er hielt das scheinbar für einen guten Witz. Aber er sprach Deutsch, es war sogar ein Deutscher, wie er mir erzählte. „Nun, ich komme von Hamburg und möchte zur Quarantänestation“, forschte ich weiter. Wieder fing er unbändig an zu lachen. Er nahm es mir einfach nicht ab. Ich wies ihn auf den Namen meines Schiffes am Heck. „Können Sie das da nicht lesen: „Windspiel 3, Hamburg, E. S. V.“? Ich zeigte ihm die deutsche Flagge, die (...) flagge mit dem Anker daran. Da endlich begann er mich ernst zu nehmen. „Ja, wenn das so ist, das ist etwas anderes. Aber kommen Sie man erst mal rauf zum Essen. Zur Quarantäne können Sie nachher immer noch.“

So wie ich ging und stand, stiefelte ich mit dem Kellner hinauf ins Bootshaus und wurde dort gleich hinter einem handfesten Beefsteak verankert. Kaffee, Kuchen und

Eis mit Schlagsahne folgten. Ich haute rein wie Karl der Dicke. So gut hatte ich lange nicht mehr gelebt. Jetzt erst kam es mir zum Bewußtsein, in welchem Aufzug ich mich befand. Man hätte sich darüber streiten können, wessen Bart länger war, meiner oder der meines Schiffes. Seit den Azoren, seit achtunddreißig Tagen also, hatte ich mich nicht mehr rasiert. Man wird begreifen können, daß mein Gesicht jetzt durch ein herrliches Seemannsgefieder geziert wurde. Mein sonstiger Aufzug paßte zu meinem Gesicht. Durchgelatschte Bordschuhe, eine zerschlissene farben- und ölbekleckste, leicht nach Petroleum riechende blaue Hose, ein nicht mehr ganz sauberes Hemd, durch das die Ellbogen guckten, ein blauer Wollswear, der an den gleichen Stellen schamfielt war und die gleichen Attribute aufwies wie meine Hose, und endlich eine blaue Seglermütze mit halb abgerissem Schirm. In diesem Aufzug hätte ich gut in einen Film vom Hamburger Hafen oder St. Pauli hineingepaßt, denn nach dem, was ich von deutschen Seemannsfilmen gesehen habe, scheinen bei den Filmfritzen Seeleute und Seeräuber identisch zu sein.

Halt stopp, Film! Als ich noch beim Essen saß, kam der erste Zeitungsmann an und wollte mich ausquetschen nach allen Regeln der Kunst. Ich dachte an den goldverbrämten Herrn in Cuxhaven und schwieg eisern auf seine Fragen.

Dann kam ein Bildberichterstatter von der Wochenschau. Den zweiten Teil meines Mittagessens mußte ich noch einmal essen, für den Film, versteht sich. Der Tisch war hochbeladen mit allen möglichen Leckereien. Dann nötigte man mich an Bord, filmte mich dort, ich mußte wieder Segel setzen, mußte ein Endchen wegsegeln und wieder



in die Bucht hineinsegeln. So wurde meine  
Ankunft gefilmt.

Eben hatte ich wieder das Klubhaus be-  
treten, als schon die ersten Zeitungen



*Windspiel III auf dem Long Island Sound*



ausgetragen wurden, die auf der Titelseite mein Bild trugen: "German Single-handed Yachtsman crossed the Ocean. Almost died of hunger, he arrived Brooklyn", stand in großen Zeilen darunter. Ich riß einem Jungen das Blatt aus der Hand und flog den Text durch.

„In 52 Tagen allein im Segelboot über den Atlantik, - Rekordfahrt eines Hamburgers - Kapitän Schlimbachs Zeit unterboten.“ Und weiter hieß es da in diesem haarsträubenden Getratsch:

„New York, 24. August. Eine neue Alleinüberquerung des Atlantischen Ozeans hat ein junger Deutscher in Rekordzeit durchgeführt: der 29 Jahre alte Heinrich Garbers aus Harmburg hat mit seiner Jolle „Windspiel 3“ im Einhandsegeln die Durchquerung in 52 Tagen hinter sich gebracht. Garbers landete am Mittwochabend am Strande eines Sportklubs in Brooklyn, nachdem er Europa am Kap Finisterre (Spanien) vor 52 Tagen verlassen hatte. Garbers, der dem Hamburger Elbseglerverein angehört, erreichte das Ambrose-Feuerschiff fünf Tage früher als Kapitän Paul Schlimbach, der im vergangenen Jahre auf seiner „Störtebeker“ 57 Tage benötigt hatte.“

Garbers abenteuerliche Reise war eine Irrfahrt sondergleichen. Als er halbverhungert, aber mit strahlendem Lächeln in Brooklyn an Land gegangen war und sich gestärkt hatte, berichtete er hier deutschen Landsleuten, die die Reichsflagge am Achterschiff hatten flattern sehen, daß er Cuxhaven am 22. Mai verlassen hatte und dann über Dover und Falmouth nach den Azoren gefahren war. Völlig allein auf sich gestellt, war Garbers Kapitän, Maat und Koch in einer Person. Widrige Winde hielten ihn fortgesetzt in Arbeit, weil die Segel immer neu gesetzt werden mußten. Zumeist schlief er

zwei Stunden in der Abenddämmerung und vier im Morgengrauen, da er nachts wach bleiben mußte, um nicht von Dampfern überrannt zu werden. Bis zu den Bermudainseln verlief die Fahrt programmäßig; von dort ab wurde er jedoch durch heftige Stürme ziemlich aufgehalten. Unterwegs ist ihm viel Proviant verdorben, so daß er die letzten Tage nichts mehr zu essen hatte. Garbers, der gelernter Schiffbauer ist, beabsichtigt 14 Tage in New York zu bleiben. Ich kochte vor Wut. Das hatten sie aus meiner Reise gemacht: halbverhungert, Irrfahrt sondergleichen, nichts mehr zu essen! Bah, ich hätte noch vierzehn Tage weiter segeln können und wäre immer noch nicht verhungert! Deshalb also hatten sie mich an diesen reichgedeckten Tisch gesetzt, um mich zu photographieren, um mich zu filmen, um der Welt zu zeigen, daß halbverhungerte Deutsche in Irrfahrten sondergleichen über den Atlantik segeln. Ich hatte niemals daran gedacht, einen Rekord aufzustellen, und 52 Tage von Erdteil zu Erdteil sind wirklich kein Rekord zu nennen. Ich hätte acht Tage schneller sein können bei einem andern Unterwasseranstrich, und ebenso wäre Schlimbach schneller gewesen, wenn er dasselbe gemacht hätte. Wir beide sind durch lange Flaute aufgehalten worden, wir beide haben uns mit widrigen Winden abplagen müssen, wir beide haben unser Glück gehabt und haben unser Pech gehabt, wie es die Segelei nun einmal so mit sich bringt. Nur fünf Tage Unterschied, was sind schon fünf Tage auf dem weiten Ozean?

Am Donnerstag, dem 25. August, warf ich um 7 Uhr früh los und segelte hinüber zur Quarantänestation. Dort wurde ich von den Beamten, die bereits in der Zeitung über mich gelesen hatten, sehr nett und höflich



abgefertigt. Ich bekam eine Aufenthaltserlaubnis von sechzig Tagen in den Vereinigten Staaten. So lange konnte ich natürlich auf keinen Fall bleiben. In mir ging der

erwartete. Ich wurde gleich auf eine Autofahrt mitgenommen.

Ich sprach bei der Hamburg- Amerika- Linie vor, wo man auch schon von meiner



*Hein Garbers in seemännischer Pose für die Pressefotografen*

Gedanke um, mich hier neu auszurüsten und dann auf dem schnellsten Wege wieder nach Deutschland zurückzusegeln. Nachdem ich meine Papiere erhalten hatte, ging ich wieder zum Klub, wo man mich bereits

Ankunft gehört hatte. Ein ganzer Stapel Briefe war dort für mich eingegangen. Nein, ich hatte jetzt noch keine Ruhe, sie zu lesen. Das wollte ich nachher in meiner Kajüte, wo ich es immer am gemütlichsten fand.

Daß ich auf eigenem Kiel zurücksegeln wollte, sollte ich mir nur aus dem Sinn schlagen, redeten die Hapagbeamten gleich auf mich ein. Für eine solche Fahrt war die Jahreszeit schon zu weit vorgeschritten. Wenn die Herbststürme erst auf dem Nordat-

lantik einsetzten, müßte ich doch noch ein paar Haare lassen. Sie schlugen mir deshalb vor, mir noch Neuyork recht gründlich anzusehen und dann bei Gelegenheit das Schiff auf einen Dampfer zu verladen und



so nach Haus zu fahren. Dieser Vorschlag sagte mir erst allerdings nicht so recht zu, doch schließlich mußte ich einsehen, daß sie recht hatten.

Mein nächster Weg führte mich zum deutschen Konsul, der den armen, halbverhungerten Hamburger Seemann zum Essen einlud. Diesmal ging es nicht „die letzten drei Gänge noch einmal und dann, bitte, recht freundlich“, hier war ich von richtiger deutscher Herzlichkeit umgeben. Erst gegen Abend kam ich wieder an Bord, wo mich bereits viele deutsche Landsleute erwarteten, die mich bestürmten, ihnen etwas von meiner Reise zu erzählen. Da drängte sich ein Mann in meinem Alter durch die Menge, der mich gleich umarmte. Ich wußte gar nicht, was er wollte, bis es sich herausstellte, daß es Herbert Spieker, ein Schulfreund aus Rothenburgsort war, der bald nach dem Weltkriege nach den Vereinigten Staaten auswanderte. Er hatte mich auf dem Zeitungsbild erkannt und kam nun gleich an, mich zu begrüßen. Bei diesem Schulfreund habe ich dann die ganzen sechs Wochen meines Neuyorker Aufenthaltes gewohnt.

Bis zum Sonnabend, dem 10. September, blieb ich noch in der Gravesendbucht zu Brooklyn liegen, dann versegelte ich mein braves Schiff durch den Long- Island-Sund, wobei mir Herbert und Otto Spieker behilflich waren und als Lotsen dienten. Hier traf ich auch das deutsche Motorschiff „Friesland“, das als Flugzeugstützpunkt und Katapultschiff auf dem Long- Island-Sund vor Anker lag. Wir gingen längsseits und fanden bei Offizieren und Mannschaften die beste Aufnahme. Ich muß sagen, daß ich ordentlich stolz war, hier im fernen Amerika ein Stück deutscher Technik anzutreffen, das uns die Yankees bisher noch

nicht nachgemacht haben.

Schließlich wollten sich die Amerikaner auch einmal im Wettkampf mit mir messen. Ich wurde zu einer Regatta eingeladen, die am 11. September auf dem Long- Island-Sund ausgesegelt werden sollte. In diesem Gewässer haben die Amerikaner wirklich ein herrliches Segelgebiet, um das ich sie beneiden könnte. Nachdem ich notdürftig die Barneckels und Langhalsen vom Boden meines Schiffes abgekratzt hatte, startete ich zu dieser Wettfahrt, wieder die beiden Brüder Spieker an Bord, und gewann auch den Preis meiner Klasse. Meine treue „Windspiel“ hatte mich auch diesmal nicht im Stich gelassen.

Nun schleppte mich ein anderer Sportkamerad mit seinem Motorboot nach Astoria, wo ich „Windspiel“ vor dem Grundstück des Steinway- Motorboot- Clubs vertäute. Dieser Verein sorgte sich sehr um mich und ernannte mich auch zu seinem Ehrenmitglied.

Dann wurde mein Boot aufgeslippt. Auch hier leisteten mir die Mitglieder des Steinway- Motorboot- Clubs kameradschaftlich Hilfe.

Nach allen Richtungen hin durchstreifte ich Neuyork unter Führung meines Freundes Herbert.

Abends folgten dann Feste und Bankette. Hier und da mußte ich auch Vorträge halten über meine Reise. Der Deutsche Krieger- Bund veranstaltete gerade die Tannenbergfeyer. Vor einem gerammelt vollen Saal sollte ich meine Sprüchlein herbeten. Der Steinway- Motorboot- Club gab mir zu Ehren ebenfalls ein Fest. Als Erinnerung daran erhielt ich eine Trophäe in Gestalt von drei silbernen Säulen auf einem Marmorsockel. Die mittlere Säule trägt ein Segelboot unter vollen Segeln in Silber gearbeitet. Wenn ich



*Windspiel III gewinnt eine Regatta auf dem Long Island Sund*

Amerikaner wäre, müsste ich gleich dabei erwähnen, wie lang, wie hoch, wie breit, wie schwer sie ist, und was sie gekostet hat. Aber ich will mir meine Freude an dem schönen Stück nicht durch nüchterne, kalte Zahlen verderben.

In der Nacht zum 3. Oktober schleppte mich mein neuer Freund Johann Schmucker, dessen Motorboot „Idolyne“ mich auch nach Astoria gebracht hatte, wieder durch das Hellgate und den East River hinunter, bis wir schließlich im Hudson vor der 42. Straße an dem Hapag- Pier haltmachten. Hier erwartete mich bereits die „Bochum“ und setzte meine „Windspiel“ mit ihrem schweren Ladegeschirr mit Leichtigkeit an Deck.

Die Heimreise auf dem Hapagdampfer wurde zu vierzehn herrlichen Tagen der Erholung für mich. Um aber nicht ganz dem Müßiggang zu verfallen, knöpfte ich mir mein gutes Schiff vor und überholte es von Grund auf. Auch drinnen machte ich alles schön sauber. Wenn ich dann nachts in mei-

ner Kojen lag, und die „Bochum“ arbeitete schwer in der See, dann konnte ich an dem Knarren der Verschalungen und Vertäfelungen genau schätzen, wie hoch die See draußen lief. Dann blickte ich auch wohl mal zum Bullauge hinaus und sah die alten, graurückigen Jonnys

angerollt kommen, mit denen ich mich so manches Mal in einen Zweikampf eingelassen hatte. Sobald aber grünes Wasser über die Back kam und das Vorschiff tief in die Seen einsetzte, dann dachte ich voll Bangen an mein braves Schiff das da vorn auf seinen beiden Böcken stand und an den Halterungen zerrte. Wie leicht hätte es über Bord gewaschen werden können! Doch alles ging klar. Einen solchen brummigen Nordost bekamen wir nicht aufs Dach. Dann kam der Kanal, die Nordsee, die Feuerschiffe, die Elbe, und am 22. Oktober endlich machte die „Bochum“ in Hamburg fest. Mit drei Hurras wurde ich dort empfangen, mit drei Hurras von meinem Segelverein und von meinen Arbeitskollegen von der Norderwerft. Dort stand ja auch Gerda und winkte, einen Blumenstrauß in der Hand, und daneben standen Vater und Schwester. Der Rundfunk war da, die Wochenschau und viele Zeitungsmänner. Aber nix von verwegen halbverhungerten Atlantik-Irrfahrer!



*Windspiel III wohlbehalten zurück im Hamburger Hafen*

Die Förmlichkeiten mit dem Zoll waren bald erledigt. Dann ein Kreischen der Winsch, ein Kommandowort, ein Ächzen der Geitau und Geere und meine „Windspiel“ schwebte hoch in der Luft und wurde zu Wasser gefiert. Sie schwamm wieder, war in ihrem Element, in ihrer Heimat, im

Hamburger Hafen. Die Barkasse der Norderwerft spannte sich davor, und im lustigen Schleppzug ging es zum Koehlfleth, zu unserm Bootshaus, das schon in winterlicher Ruhe dalag. „Und wenn du im nächsten Jahre wieder nach See hinaus gehst, dann nimmst du mich mit, hörst du!“

Ich habe es Gerda ganz fest versprochen, ich werde sie mitnehmen.

Der Segler Heinrich Garbers hat auch in Deutschland die verdiente Anerkennung gefunden. Auf dem alljährlich stattfindenden Treffen der Hochseesegler in Bremen wurde ihm vom Vizeadmiral Götting die Anerkennung des Marine-Regatta-Vereins ausgesprochen und ihm eine wertvolle Erinnerungsflagge überreicht. Weiter erhielt er für seine hohe seemännische Leistung von der Kreuzerabteilung des Deutschen Seglerverbandes die Goldplakette, die höchste Auszeichnung, die diese zu vergeben hat.



*Hein Garbers startet 1962 zum Hochseerace mit der "Hamburg IV"*



## Ludwig Dinklage

1892 wurde Ludwig Dinklage als Sohn eines Segelschiffkapitäns in Hamburg geboren. Von Kindheit an segelte er auf der Elbe und Alster. Nach dem Besuch der Oberrealschule absolvierte er eine Lehre als Schiffsbaulehrling bei Blohm & Voss. Während des Ersten Weltkrieges diente er in der Kaiserlichen Marine und nach Kriegsende studierte er Schiffbau. Als Schiffbauingenieur war er auf verschiedenen Werften als Betriebsleiter tätig, bis er Mitte der 20er Jahre ein eigenes Konstruktionsbüro für Yacht- und Kleinschiffbau eröffnete. Vom Beiboot, über alle Arten von Jollen, Autokreuzern und Hafenbarkassen, bis hin zu einer bahnbrechenden Konstruktion eines Mannschafts-Canadiers, entwarf Dinklage fast alles. Ende der 20er entdeckte er seine schriftstellerischen Fähigkeiten und so ist er heute den meisten mehr aus dieser Tätigkeit heraus bekannt. Er ist Autor vieler Segel-



bücher, war Herausgeber beziehungsweise verantwortlicher Redakteur verschiedener Segelzeitschriften und war als Reporter eine illustre Erscheinung auf allen großen Regatten, allem voran der Kieler Woche.

Auch die Gründung eines Hamburger Segelvereins geht auf sein Wirken zurück. 1945 spaltete sich die Seglerkameradschaft "Hansa" e.V. unter seiner Führung aus politischen Gründen vom "Deutschen

Hochseesportverband Hansa" (DHH) ab. Bei einem geheimen Treffen wurden Ludwig Dinklage (1. Vorsitzender) und Hein Pilgrim (2. Vorsitzender) als vorläufiger Vorstand gewählt.

Ludwig Dinklage starb nach kurzer Krankheit am 15. März 1966, seine Asche wurde dem Meer übergeben.

*Quelle: Volker Christmann,  
<http://www.fky.org/kulturelles/literatur-dinklage.htm>  
 Foto mit freundlicher Genehmigung der SKH e.V.*



*"Erich von Langballigan"*

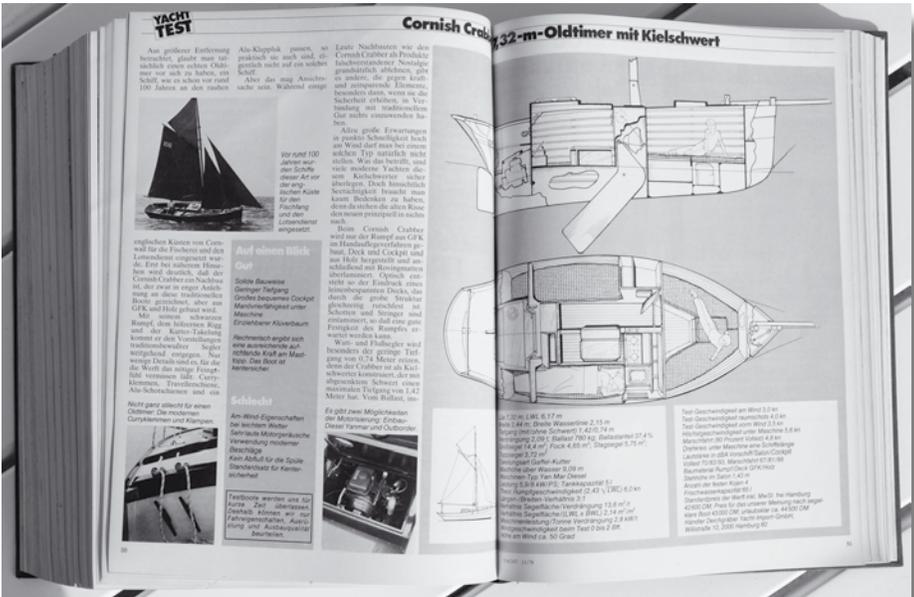


# Yacht Archiv

Die Fachhochschule Hamburg, löste im letzten Jahr den Fachbereich Seefahrt auf, der früher in Altona in der Rainvilleterasse – die „Seefahrtsschule“ ansässig war. Da unter anderem die Bibliothek am Berliner Tor mal wieder aus den Nähten zu platzen drohte, wurden turnusmäßig Bücher und Material ausgesondert. Horst Kreth gelang es dabei einen wahren Schatz vor dem Gang ins Altpapier zu retten!  
 32 Jahrgänge der Zeitschrift „Die Yacht“ gebunden in 40 Bänden. Die Jahrgänge sind nicht ganz durchgängig vorhanden. Der älteste Band ist aus dem Jahre 1926, der jüngste von 1981.

Diese Bände liegen im Vereinshaus zur Ansicht aus; bzw. können auch gern ausgeliehen werden. Achtung! Es handelt sich nicht um Taschenbücher.. Auch zum Lesen im Bett sind diese Werke denkbar ungeeignet – man würde beim Einschlafen erschlagen.  
 Die Ausleiher tragen sich bitte in die entsprechende Liste ein.  
 Die Redaktion der ESV Information wird in Zukunft von Fall zu Fall interessante Artikel aus dieser „Schatzkiste“ veröffentlichen.

Heinz Valet



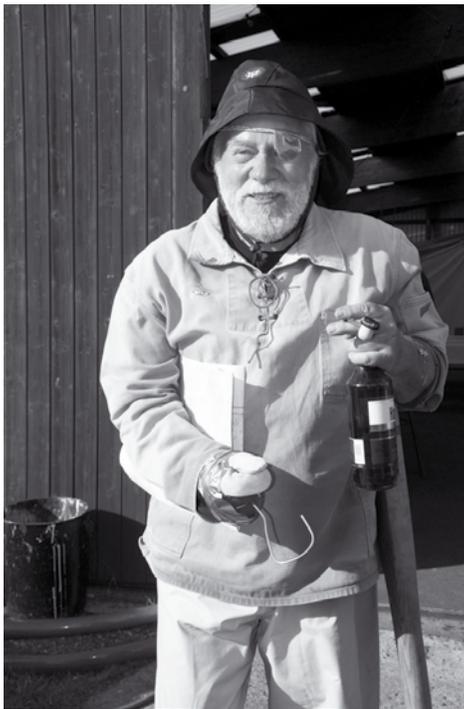
Der Jahrgangsband Yacht 1978



## Ansegeln und Köhlfleet-Cup

Bei tollem Sonnenschein und angenehmen Temperaturen traf sich gegen Mittag eine zwar leider nur kleine, aber gutge-launte Schar aus beiden Clubs am Steg am Köhlfleet, um gemeinsam die Saison offiziell zu eröffnen. Neben einer übersichtlichen Anzahl an Schiffen hatte auch eine Anzahl Besatzungen per PKW das Clubgelände erreicht.

Kathi, Uta und Stephi hatten sich ein lustiges Programm ausgedacht, nach dem zwei Clubteams den traditionellen Wettstreit um den Köhlfleet-Cup austrugen. Neben einer Opti- Staffel- Regatta quer über´s Köhlfleet, Leinenweitwurf und Wassertransport mittels Schwamm galt es schließlich noch, einen „Seemann“ zu dekorieren. Kai, Christian und Peter deklassierten die Konkurrenz bei der Opti-Staffel und legten den Grundstein für den Sieg. Unsere Mädels haben Henning perfekt als alten Salz buckel ausgestattet, Peter Voss verhinderte beim Leinewerfen eine allzu deutliche Niederlage, die Wurfweiten der beiden Vorsitzenden waren nämlich eher bescheiden. Marlon, Joshua und Stephan gaben beim Wassertransport



*Henning "Seemann", der Matchwinner*

per Schwamm alles und unterlagen nur um wenige Kubikzentimeter. Der SCOe schlug sich tapfer, erkannte aber neidlos den dies-jährigen Sieg der Elbsegler an und gratuliert verschärft! Nun steht der Köhlfleet-Cup erstmalig in unserer Vitrine.

Abends gab es nach dem Auftritt der Fischer-Chöre und der nett gemachten Preisverteilung Burgunderbraten mit Salaten und Getränken nach Belieben in der geschmückten ESV-Halle. Die Musik kam vom Laptop, und nach netten Gesprächen und gelegentlichen Tanzeinlagen, um sich der hereinziehenden Kälte zu erwehren,





krochen die Festgäste nach und nach an Bord in die warmen Schlafsäcke. Uta machte ihre Ankündigung, auf dem Wasser in der am Nachmittag erprobten überalterten Rettungsinsel zu übernachten, nicht wahr.

Wir haben viel Spaß gehabt, lagen an unserer Steganlage sehr gut, und wer nicht dabei war hat selbst Schuld!

*Petrus, Text ergänzt durch Axel*



*Kai Metzling Nr. 4 und Petrus GER 10703 noch dicht beieinander*



Aus *Georgs Kombüse:*

## Kabeljaufilets in Zitronen- Sahnesauce

4 Kabeljaufilets a<sup>4</sup> 150 - 200 gr.  
 Salzkartoffeln  
 125 ml Weißwein  
 125 ml Creme fraiche  
 125 ml Sahne  
 20 gr. Butter oder Butterschmalz  
 1 kleine Zwiebel  
 Saft einer Zitrone  
 evtl. eine Prise Zucker  
 1 Bund Dill  
 Salz und Pfeffer  
 Cayennepfeffer oder Chilipulver

Kartoffeln schälen und zum Kochen bringen.

In einem Topf, besser in einer hohen Pfanne mit Deckel die Zwiebeln in Butter oder Butterschmalz anschwitzen. Mit Wein ablöschen.

Die Fischfilets von Gräten befreien, säubern, mit Zitronensaft säuern und salzen. Zwiebeln mit Wein ablöschen und einreduzieren. Die Sahne und die Creme fraiche dazugeben und unter Rühren vorsichtig erwärmen. Nicht zum Kochen bringen. Mit Salz, Zitronensaft und Cayennepfeffer oder Chilipulver abschmecken. Bei Bedarf Zucker hinzugeben

Wenige Minuten bevor die Kartoffeln gar sind, die Fischfilets in die Sahnesauce geben und vorsichtig dünsten. Dazu einen Deckel auf



Topf oder Pfanne setzen, falls die Sauce den Fisch nicht bedeckt.

Die Fischfilets zum Servieren aus der Sauce heben. Den fein gehackten Dill zur Sauce geben. Die Fischfilets möglichst auf angewärmten Tellern mit den Kartoffeln und der Sauce servieren. Dazu schmeckt grüner oder Gurkensalat und ein Glas Weisswein.

*Guten Appetit!*





## ESV Termine 2012

15.05.12 bis 15.09.12	Sommerlagerbeitrag ist fällig!
21.06.12 bis 01.08.12	Sommerferien Hamburg
bis 30.08.12	Mitteilung Winterlageränderung an Stephan Diebitz
12.09.12 - 19.00 Uhr	Monatsversammlung September
15.09.12 - 24.00 Uhr	Sommerlager Ende
10.10.12 - 19.00 Uhr	Monatsversammlung Oktober
15.10.12 - 24.00 Uhr	Abgabe der Logbücher für den Hein- Garbers- Preis
evtl. Ende Oktober	Oktober- Erntedank- und Slippbeendigungsfest, gemeinsam mit dem SCOe und dem Schlachter unseres Vertrauens?
14.11.12 - 19.00 Uhr	Monatsversammlung November
02.12.12 - 19.00 Uhr	Senioren- und Ehrentreffen
08.12.12 - 08.00 Uhr	Weihnachtsmatchrace
01.11.13 - 15.00 Uhr	Katerbummel



Fischkutter vor Norderney (oben) Elbimpression am Dwarsloch (unten)

