



ESV Information

Elb-Segler-Vereinigung e.V.

April 2012



Mitglied im Deutschen Segler-Verband



Inhaltsverzeichnis

Seite	Thema
Titel	"Heiss Heiss" vor der Rhinplatte
2	Impressum
3	Inhaltsverzeichnis
4	In eigener Sache und Jubilare 2012
5	Man muss schon ein wenig verrückt sein...
7	Fahrtenwettbewerb 2011
21	Hauptversammlung 2012 in Ohlstedt
22	Der ESV'er des Jahres 2011
23	Ut de Generolversammlung
24	Kurs liegt an - Teil IV
33	Frühjahrgemeinschaftsdienst
34	Aus Georgs Kombüse - Käsekuchen auf dem Blech
35	Schulzes Veranstaltungstipps
36	Wanderpokal ESV- Ansegeln
37	Zu guter Letzt- Aus den Mitteilungen des DSV
38	Regattatermine 2012
39	ESV- Termine 2012
Rückseite	Gemeinschaftsdienst und Heiss Heiss und Fofftein eröffnen die Saison

Bildnachweis:

Titel: Axel Sylvester

Rückseite: Kathrin Diebitz (oben), Henning Dau (unten)

Weitere Fotos in dieser Ausgabe von Marc Dau (S.6), Kathi Diebitz (S 33, 40), Christa Sylvester(S. 7, 11, 15, 16, 18, 22,), Henning Dau (S. 40) , Jörg Bookmeyer (S.37), ESV- Archiv (S. 26, 28, 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



In eigener *Sache*

Diese Info platzt aus allen Nähten, schon mit den Berichten vom Fahrtenwettbewerb von Heinz Valet und zu unserer großen Freude auch mit einer wunderbaren Geschichte einer winterlichen Überführungsfahrt, geschrieben von Gabi Tomczak.

Deshalb reichen wir die Ehrungen auf der Jahreshauptversammlung in der nächsten Ausgabe nach.

Ebenso Heinz Valets Beiträge: "Yacht- Archiv im Clubhaus" und "Damals am Köhlfleet vom Bubendey zum Vereinsgelände"

Nicht fehlen soll auch die Fortsetzung von Hein Garbers' Geschichte "Kurs liegt an".

So freuen wir uns, Euch mit dieser Info und nach jetzigem Stand auch mit der nächsten Ausgabe viel Lesestoff bieten zu können.

Eure Info-Redaktion

Die Jubilare des Jahres 2012

Für die Arbeit im Vorstand und Ausschüssen des Vereins

25 Jahre: Dieter Holm,

25jähriges Jubiläum

Georg Blankenhorn

Jens und Esta Flegel

40 jähriges Jubiläum

Lars Eckert

Erna Eckhoff

Erika Geiger

Jan und Ulf Kowitz

Wolfgang Marten

Werner Michelchen

Gundula Schulz

Inge Rüter

Jens Jungblut

Norma Schrum

Lothar Schulz

Axel Sylvester

Renate Valet

Carsten Vehrs



Man muss schon ein wenig verrückt sein

Als Jan-Peter und Katrin sich Ende letzten Jahres ein neues Schiff gekauft hatten, eine X-99, musste dieses von Svendborg (DK) nach Hamburg gesegelt werden.

Marc und ich hatten angeboten, das neue Schiff mit zu überführen, hatten aber im Dezember keine Zeit an den Wochenenden segeln zu gehen und der Urlaub für 2011 war auch schon aufgebraucht. Zwischen den Feiertagen hatten wir noch angeboten das Boot mit ihm zu holen.

Das Wetter ließ sehr zu wünschen übrig. Jan Peter und Olli Schwarz hatten schon zwei Anläufe gemacht, aber immer war Sturm und aus der falschen Richtung.

Der alte Eigner ließ auch nicht mit sich reden, um das Boot den Winter über in Svendborg liegen zu lassen.

Und so kam es, dass Jan Peter, Marc, Eike und ich, uns drei Tage vor Neujahr auf den Weg nach Svendborg begaben. Kurz zuvor hatten wir uns für Silvester verabredet, wir mussten also am 31.12. wieder zurück sein. Ein knappes Zeitfenster, aber für den Törn über die Ostsee von Svendborg nach Kiel hatten wir Jan zugesagt. Zu Weihnachten hatten wir uns neue Rettungswesten gegönnt; die konnten gleich getestet werden.

Spätabends kamen wir in Svendborg an. Der Voreigner hatte einen Heizlüfter aufgestellt und so war es einigermaßen warm im Boot. Nach einem gemeinsamen Bierchen ging es schnell in die Kojen, denn wir wollten am nächsten Morgen früh los. Gegen 5 Uhr ging der Heizlüfter aus... es wurde sehr kalt...

Nach einem kurzen Frühstück mit heißem Kaffee und Tee kam der Voreigner und brachte die ganzen Segel und restlichen

Ausrüstungsgegenstände vorbei. Das Meiste ging zu Eike ins Auto, die nach Hamburg zurück fuhr.

Jan, Marc und ich starteten auf den Weg über See nach Kiel. In Svendborg war es noch recht geschützt, da aber viel Wind angesagt war, haben wir uns gleich für die Fock entschieden. Das Großsegel war eine Katastrophe. Es war nur das Wintergroßsegel des Voreigners, das keine Latten mehr hatte und wie ein riesiger Lappen am Mast hing. Egal, auf geht's. Herrlich leise glitten wir dahin, ganz alleine auf dem Wasser. Ist man sonst nicht gewohnt in dieser Gegend, aber da ist ja sonst auch Sommer. Die X-99 fährt toll. Sie ist so leicht zu handhaben und wendig wie unsere X-79, nur eben 2 m länger. Die Strecke durch die dänische Südsee bis Marstal war total entspannt und schön. Es war jetzt 10.58 Uhr, querab Hafeneinfahrt Marstal. Schnell noch eine SMS an die Lieben zu Hause schicken. Nachdem wir aber die Fahrinne verlassen hatten und nicht mehr im Schutz der Inseln waren, war es aus mit der Gemütlichkeit und dem entspannten Segeln. Der Wind kam leider nicht wie vorhergesagt aus Nordwest, sondern aus West, so dass unser Kurs spitzer wurde als geplant. Die Wellen bauten sich ungünstig auf und der Wind wurde stärker.

Nach kurzer Zeit bargen wir das Großsegel und sind nur mit der Fock weiter gefahren. Aus unserer X-79 Erfahrung war das die beste Lösung und wie wir feststellten, galt dies auch für die X-99. Es war nicht mehr so laut, da das Großsegel nicht mehr flatterte. Ungemütlich blieb es trotzdem. Jede zweite Welle kam über Deck. Und nach einer Weile



waren die Handschuhe durchweicht und die Kälte fing an, trotz des Sonnenscheins, der uns die ganze Überfahrt begleitete, durch den Körper zu kriechen.

Ein wenig erleichtert waren wir, als Kiel endlich in Sicht kam. Als wir an Bülk passierten und das Wasser wieder ruhiger war, schmiss Jan die Dieselheizung an. Ich bin unter Deck zum Aufwärmen und schmierte ein paar Stullen, damit wir endlich wieder etwas in Magen bekamen.



Henning, Marcs Vater, hat uns über die Webcams in der Kieler Förde beobachtet und konnte sehen, wo wir gerade stecken und uns als einziges Segelschiff ausmachen, als wir um 15.32 Uhr den Leuchtturm Friedrichsort passierten.

Erleichtert und zufrieden mit der schnellen Überfahrt und dem tollen Segelverhalten der neuen X-99 von Jan und Katrin erreichten wir Holtenau. Von dort wollte Jan am nächsten Morgen die Reise durch den Kanal antreten. Total erledigt haben wir uns ins Auto geschwungen und sind nach Hause gefahren, wo wir alle nacheinander unter der heißen Dusche wieder auftauchen.

Zum Kochen oder Essengehen hatte keiner von uns mehr Lust. Eine "you ring - we bring" Pizza machte uns satt. So früh wie an diesem



Abend war noch keiner von uns im Bett.

Marc brachte Jan am nächsten Morgen nach Holtenau und ist mit ihm gemeinsam durch die Schleuse. Danach ging er von Bord und Jan ist die 100 km bis nach Brunsbüttel alleine motort. Dort nahm ihn sein Bruder in Empfang und sie feierten noch gemeinsam Silvester.

Nach dem Törn habe ich mir geschworen NIE wieder am 30.12. segeln zu gehen, nur noch dort, wo es entsprechend warm ist...

Aber, sag niemals nie...

Gabi Tomczak



FahrtenWettbewerb 2011

Schon wieder ist ein Jahr ins Dunkel der Vergangenheit eingetaucht. Mir kommt es so vor, als hätte ich gerade eben die Logbuchextrakte des Vorjahres zusammengestellt. Mit fortschreitendem Lebensalter hat man ohnehin das Gefühl, dass die Jahre immer schneller und letztlich damit auch - gefühlt - kürzer werden. Außerdem erinnert man sich deutlich längst zurückliegender Ereignisse.

Als junger Werber war ich Anfang der 70er Jahre für den größten zusammen hängenden Werbeetat meiner Firma verantwortlich. Mir standen jährlich DM 140.000,00 zur Verfügung um damit 12 Periodika im Jahr zu produzieren. Elfmal im Jahr reproduzierte und druckte das ein Geschäftspartner; nur wenn er Urlaub machte, beschäftigte ich eine Vertretung.

Aufforderung, mir doch ein neues, größeres Schiff zu kaufen, wovon ich immer geträumt hatte. Er hatte gerade die deutsche Vertretung einer schwedischen Werft als neuen Kunden gewonnen. Ich sollte mir doch eines dieser Boot kaufen. Er wollte mir „bei der Ratenzahlung behilflich sein“. Parallel machte ich in dieser Zeit die ESV Information und die Jubiläumsbroschüre „50 Jahre Elb Segler Vereinigung“. Wenn ich mich damals anders verhalten hätte; zu dem Angebot ja gesagt und wissenschaftliches großzügig abgeschrieben, hätte ich heute vielleicht eine „richtig große“ Yacht und einen Titel vor meinem Namen. Das sind Verhaltensformen, die augenscheinlich in gewissen Kreisen unserer heutigen Gesellschaft als „normal“ gelten. Wenn meine Großmutter noch leben wür-



Während dieses intensiven Geschäftskontaktes blieb es nicht aus, dass wir natürlich auch über private Dinge sprachen. Kurz gesagt, ich schwärmte ihm vom Segeln auf und mit meinem damaligen Jollenkreuzer die Hücke voll.

Eines Tages überraschte er mich mit der

de, hätte sie gesagt: „So was schickt sich nicht!“

Ehe ich mich weiter in Spekulationen ergehe, zurück zur Realität. Unsere Regierungskoalition möchte der Sportschiffahrt neue Impulse verleihen – so lautete der Antrag an den Deutschen Bundestag (Drucksache



17/7937). Soll keiner sagen, die tun nichts. Die „Fachleute“ an den grünen Tischen haben sich mal wieder im Sinne ihrer Karriereentwicklung tolle Dinge ausgedacht:

1. Die Grenze der Führerscheinplicht soll von 5 auf 15 PS angehoben werden. Endlich könnten dann die von stolzen Segelvätern mit „richtigen“ PS-starken Motoren ausgestatteten Kids mal so richtig, volle Granate, durch lauschigen Ankergründe und Häfen brettern!

2. Mit einer Charterbescheinigung ohne Ausbildung und Führerschein zu befahren-de Reviere sollen erweitert werden. Darunter würde z.B. auch die Ostsee fallen!

3. Charteryachten sollen nur noch bei Fahrten „auf hoher See“ mit Funkanlagen ausgerüstet sein – nicht in den weit risikoträchtigeren Küstengewässern.

4. Auch an den Mindestausrüstungsstandards für Charteryachten plant man zu drehen. Nur das Fahrtgebiet und nicht die Schiffsgröße sollen zählen!?

5. Zu guter Letzt kommt noch der wahrhaft „geniale“ Vorschlag – Führerscheine im Scheckkarten Format!

Schau'n mer mal!

Doch nun schau'n mer mal auf unseren Fahrtenwettbewerb.

12 Logbücher wurden diesmal abgegeben. Wir haben uns über bisher eher seltene Teilnehmer gefreut, die sich neben unsere alten Hasen eingereiht haben. Wir hoffen, dass wir sie auch in Zukunft als aktive Bewerber unseres Wettbewerbs begrüßen dürfen.

Besonders hervorzuheben sind die Schiffe, die von Familien mit kleinen Kindern gesegelt wurden. Alle, die selbst mit Kindern unterwegs waren, wissen um die besonde-

ren elterlichen Anforderungen. Wir haben das als Pluspunkte in unsere Bewertungskriterien mit einfließen lassen.

Annett und Norbert als Vorjahresgewinner unseres Hein- Garbers- Gedächtnispreises erhalten als Erinnerung ein Messingsegelschiff. Eine Spende von Dr. Axel mit Gravur.

Das aktuelle „Ranking“:

Als Schlusslicht unser treuer, außer Konkurrenz laufender Teilnehmer Peter Schulze mit seiner

MY ASGAARD.

Er hat im letzten Jahr nicht viel heruntergekurbelt; 298 sm vom 28.4. bis zum 13.9.

Deutlich weniger als in den Vorjahren.

Beispielsweise nur 50 % der Fahrleistung des Jahres 2008. Aber er hat natürlich in Anbetracht der gestiegenen Treibstoffpreise Geld sparen können.

Marianne und er waren insgesamt fünfmal in Borsfleth, jeweils mit Radausflügen nach Glückstadt, zweimal in Stade und zum

Ansegeln im Cityhafen. Immer gab es etwas zu feiern: Geburtstag, Weinfest oder gemeinsames Grillen mit Vereinskollegen wie Annett und Norbert Helm, Antke und Henning Dau und Peter Kiselis und Frau. Peter weiß eben die positiven Seiten des Lebens zu genießen!

Die Urlaubsfahrt führte durch den Kanal über die Stationen Giselau und Rendsburg nach Laboe. Die Hafentage dort wurden zu ausführlichen Besichtigungstouren durch Kiel, entlang der Förde und zur Marina Wentorf genutzt.

Das Wetter war, man ahnt es, durchwachsen bis schlecht. Logbuchzitat: „Bei solchem Scheißwetter gibt es wohl nach der Saison diverse Bootsverkäufe und Scheidungen!!!????“



Das ist bei Peter zwar nicht der Fall, aber er hat entnervt bereits Mitte September aufgeslippt. Da ereilte ihn unser kleiner Wirbelwind und zack war das Geld für's Sommerlager fällig. Damit war die ganze Treibstoffersparnis flöten! Es gab einen Sturm im Wasserglas, der hoffentlich beigelegt werden konnte.

Der Mensch ist grundsätzlich komisch gestrickt. Wenn Dinge ihn betreffen fühlt er sich oft gleich persönlich beleidigt und ungerecht behandelt. Wenn im umgekehrten Fall bei dem Kollegen XY „Gnade“ gewaltet hätte, berufen sich manche gern auf die Statuten und fordern dieselben ein. Es ist eben nicht einfach, es immer allen recht zu machen.

Peter bekommt für seine 16. Teilnahme einen tollen Preis, in einer Vitrine für die häusliche Vitrine auch aus dem Fundus von Dr. Axel.

8.750 TEU Container Modellschiff von Hapag Lloyd

Merke: Es gibt immer Schiffe, die größer sind als Deins!

SY Greif IV

Lothars sparsam geführtes Logbuch dokumentiert in der Tradition seines Vaters nur die Sommerreise. Abgesehen von der fehlenden Trennung zwischen Segel- und

Motorfahrten lassen sich jedoch alle entscheidenden Vorkommnisse herauslesen: Der Urlaubstörn fand vom 2. bis zum 29. Juli statt. Danach lagen 538 sm im Kielwasser. Durch den NOK und auch wenn es sonst erforderlich war, schleppte er seine fröhlichen Schwestern bzw. Barbaras Jollenkreuzer. Hiddensee, Stralsund durch den Strelasund in den Greifswalder Bodden.

In Lubmin besuchte er Bernd Kröger und konnte ihn gleich bei technischen Fragen der Restauration der BEA beraten. Wolgast im Peenestrom war der östliche Wendepunkt.

Von dort trat er allein seine Heimreise an. Was ihm problemlos gelang. Er ist unser echter Einhandsegler und bildet mit seiner GREIF IV eine funktionierende Einheit. Die Elbe erreichte er daher wohlbehalten ohne besondere Vorkommnisse. Die GREIF IV segelte hiermit zum 26. Mal bei unserem Wettbewerb mit, wovon Lothar das Schiff zum 3. Mal allein führte!

11. Platz

Plakette der DGzRS und das Buch „Keiner hat Störtebeker umgebracht“





SY DASINDWIR

Der Vorstand hat ja auch Verpflichtungen und so verwundert es nicht, dass das große Gelbe oft auch gesellschaftlich das Gelbe vom Ei war! Nach dem ersten „vor der Tür segeln“ abends Spargelesen mit Kathi und Stephan. In Stadersand mit AYLA RAS-MUSSEN kontaktet, Ansegeln in den Cityhafen und natürlich nach Borsfleth.

Bereits Ende Juni wurde auf die Ostsee überführt. Peter, der mit seiner Tochter Chiara neben C+A mit von der Partie war, begann den Urlaubstörn ab Eckernförde und segelte es 14 Tag mit der Familie durch den Kleinen Belt nach Middelfart. Dabei begleitete „Dasindwir“ die „Schwalbe“ von Fiffi Schaper, die ihre Enkelin an Bord hatten. In Middelfart trafen auch COMPASROSE und JANNA ein. Nach Crewwechsel segelten C+A mit Joshua weiter nach Norden.

JANNA kam mit in den neuen Hafen von Juelsminde, in den sich auch KLAAS KLUDDER einfand. Joshuas geplante Woche endete hier nach 5 wetterbedingten Hafentagen. Dann ging es gemächlich Süd durch den Großen- und den Langeland Belt, durch den idyllischen Svendborg Sund nach Aerö, wobei ihnen MITSCHNAKKER entgegen kam, und weiter zur Schlei und letztlich zur Elbe.

In der Nachsaison verwaiste DASINDWIR ein wenig. U.a. segelten C+A, wie schon mittlerweile Tradition, bei Iris und Ulli auf der COMPASROSE fremd und die German Classics mit. In Borsfleth wurde mit Chiara und Joshua der neue Grill eingeweiht; auch die RITENA Crew war mit von der Partie.

Beim Yachthafenfest bestand Joshua die Piratenprüfung und C+A feiern auf der FOFFTEIN den Doppelgeburtstag der

Septemberkinder Annett und Norbert. Zum Absiegeln bewegen Axel, Esther und Peter und die Kinder das Schiff. Christa nutzte den Transfer auf CARA MIA als Begleitschiff. Darüber hinaus nahmen: BARBEEL, GREIF IV, HEISS HEISS, NONSUCH, VALOU und RITENA an der Regatta teil.

Die Crews der tiefgehenden Yachten waren überrascht und erstaunt, wie idyllisch die kleinen Elbhäfen sein können!

Am 25. September stand das Schiff wieder in der Halle. Im Zeitraum vom 3. April – 25. September wurden 618sm zurückgelegt; 375sm – 61% unter Segel.

10. Platz

Plakette Bronze und das Buch „Für eine Flasche Whiskey“ und für die evtl. angehenden Opti-Piraten das Buch „100 faszinierende Tatsachen – Piraten“

JK KUTTEL DADDELDU

sind Barbara und ihre Schwester Jette, wie schon oft in der Vergangenheit und bereits erwähnt, gemeinsam mit ihrem „kleinen“ Bruder Lothar in den Urlaub gestartet.

Der wurde immer dann, wenn es unangenehm wurde – zuviel oder zuwenig Welle oder Wind - der große Helfer in der Not. Bis Wolgast mackerte man gemeinschaftlich. Die nächste Station war Zinnowitz im Achterwasser. Bis dorthin reichte die „Lubminer Segelbetreuung“ von Bernd Kröger. Er war schon in der gesamten Region, von Neuhof über Lubmin, Freest und Wolgast immer wieder gern als Gast zu gemeinsamen Frühstück oder Abendessen an Bord gekommen.

KUTTEL DADDELDU segelte weiter gen Osten ins Oderhaff. Hier lernte sie die kurze Haff- Hackwellen kennen. Man



glaubt gar nicht, wie schnell sich in diesem „Binnengewässer“ eine unangenehme Welle aufbauen kann. Über Ueckermünde und Trzebiez (Ziegenort) ging es weiter nach Stettin zum Mast legen.

Die Westoder nach Süden vorbei an an den Geesthang geduckte Dörfer nach Schwedt. Über Kanäle zum beeindruckenden historischen Schiffshebewerk Niederfinow; dann nach Westen durch den engen schnurgeraden Oderhavelkanal. An dessen Ende dann nicht nach Süden, nach Berlin, sondern zu den großen mecklenburgischen Gewässern: Müritz, Kölpin- und Plauer See.

In Fürstenberg war Crewwechsel; Jette von und Bernd, Barbaras Lebensgefährte, an Bord. Auf dem Wege nach Lübz fiel Bernd ins Wasser der Schleuse Bobzin. Außer nassen Klamotten waren glücklicherweise keine weiteren Schäden zu beklagen.

In Dömitz schleusten sie in die Elbe, Tal-fahrt bis Geesthacht und von dort ist es ein Klacks nach Wedel. Die Hafentage der über 6-wöchigen Reise wurde trotz des „durch-wachsenen“ Wetters auch immer wieder zu Landausflügen und Besichtigungen aller Art genutzt.

Alles in Allem kamen mit den Fahrten der Nachsaison insgesamt immerhin 756 sm zusammen; davon wurden 342sm – 45% - unter Segel zurückgelegt.

PS Trotz seiner unfreiwilligen Kanaltaufe will Bernd auch in Zukunft immer wieder gern mit an Bord kommen!

9. Platz Plakette BRONCE und 2 maritime Kissen (gefertigt von Gudrun Metzings Schülern)

Nun lassen wir mal die **SY UOKALANI** segeln.



Dieters Logbuch ist, wie wir es ja schon von seinen Monatsprotokollen kennen, zum zweiten Mal in plattdeutsch abgefasst. Wi köönt nich so genau erkenn', wann he und sien Schipp no Dampf komen sünd, ober he hett dat schafft un is in de Mitt von Junomaand mit sein ooln Macker Werner in Urlaub seilt.

Dieter brukt jo keen Froonslud an Burd, sien Schipp is jo no de hawaiianische Königin Lili' Uokalani nömt und de will man blots alleen över der Kirls regiern! Trüch to Dieter un sein Macker. Se wüllt no Bornholm und denn so öber Rügen sin-nig trüchkomen. Jo und dat hebbt se dann ok schafft. Den Groten Belt hoch, denn dör dat Smaaland Foarwoter no Südschwe-den un vun Ystad wedder dol no Hasle op Bornholm.

De veer Dog int Hoben hebbt se scheun nutzt un sick per Bus de Felseninsel an-keeken. Mit een lang Been vun 58sm in elfnhalf Stünn sind se no Saßnitz seilt, anne Oostküst vun Rügen dol un dör den Strela-sund öber Warnemünde un Kühlungsborn no Heiligenhoben.

Bi disse Rückfoart hebt se immer wedder een, twee Doog in de Hobens vör Storm un Wind leegen. Af un an hebbt se sogar in de Hobens Loog scheben!

Ober wat vertell ick jo, ji hebbt den letzen Sommer und dat Wetter aal sülden beleevt. In Laboe dröpt se Antke un Henning Dau un ok Marianne und Peter Schulze; jo un denn weern so ok wedder trüch in Dampf. In August weern se noch mol een Week op Tour dör de dänsche Südsee. Man bloots dat mit de Natur wer nich beter. Zitat: „Dat Wedder is immer noch bescheeten!“

So is dat ook nich verwunderlik, dat dat Schipp denn ok wedder no de Elv trüch käm. Wie Dieter dat as Boostobendokter

lesen kun, gung he ganz plitsch erst Anfang Okober in de Hall – dor brukt he denn ok keen Sommerleger betolen.

In dat Logbook steit ok veel doröber, watt se eeten un drunken harrn un wo un wie in de Hobens de Sanitäranlagen ween sünd – ober ick dink dorvon bruk ick ju nu nix mir to vertellen.

In de Tied vun 12.6. bet noon 6.10. is dat Schip 789 sm bewegt worn. Dorvun 610 sm ünner Seils; dat sind 77%! Dorvor sitt he nu op den

8. Platz BRONCE Plakette und vun Rudel Kienau dat Book „Lanterne“

SY RITENA.

Sie hat in der Zeit vom 30.4. bis zum 25.9. 990 sm zurückgelegt; davon wurde sie trotz des Wetters 715 sm (72%) gesegelt.

D. h. Kathi und Stephan haben ihr Schiff auch in der Vor- und Nachsaison intensiv bewegt: Ansegeln in den Cityhafen. Einige Unentwegte wagten sogar Sonntags- morgen den Gang zum Fischmarkt.

In Stade trafen sie Beate und Carsten Vehrs mit ihrer neuen LM 30, im Dwarssloch eine Seehündin mit Nachwuchs und hinter Pagensand die THETTIS. Die für Him-melfahrt geplante Helgolandtour endete mangels Wind und extrem gutem Sommerwetter bereits in Cuxhaven und auf der Rückfahrt erkundeten sie den Ruthenstrom. Mit Wattwandern und baden; außerdem testeten sie die Örtlichkeit als Absegelziel. Die große Ferienfahrt vom 11.6. bis zum 2.7. brachte die Beiden nach Anholt.

Während der Anreise im NOK wurde der Sonnenschirm getestet und in Spodsbjerg konnten die zu Hause vergessenen Seekarten erworben werden. In Lundeberg Kathis Geburtstag gefeiert und vor Kertemünde die ersten Schweinswale gesichtet werden.



Die Dänen hatten noch nicht Industrieferien, daher war Grenaa erfreulich leer. Dann erreichten und entdeckten sie Anholt, die Perle im Kattegatt und nutzten Hafentage für Rad- und Wandertouren.

Auf der Heimreise besuchten sie Odde Havn, auf Tunö erlebten sie die dänische Skt. Hans Feier, in Nyborg trafen sie Freunde und waren Zaungäste bei Radrennen und Ruderboottaufe. Im Svendborg Sund verabschiedet sich der Sommer mit einem fast "kitschigen" Sonnenuntergang – Scheun as op een Postkoart!

Zurück in Wedel ließ ein Motorproblem nach seiner Behebung einen unerwünschten Ölfleck auf dem Polster zurück.

Auf der Nachsaison sah man RITENA auf der ESVer liebsten Plätze: Borsfleth, Stade und Glückstadt und Ende September war das Schiff wieder in der Halle.

Am 13.11. findet sich noch folgender Eintrag: „Logbuchreise zur Abgabe. Herrlicher Wintertag. Strahlender Sonnenschein.

Letzter Tag der Logbuchabgabe. Also: Ausflug. Fußmarsch durchs Dorf und über die „lange Brücke“ in den Sachsenwald. Nach 1,5 Std erreichen wir Aumühle. Ruck, zuck mit der S-Bahn über Hauptbahnhof und

Jungfernstieg zu den Landungsbrücken und mit der Fähre zum Bubendeyufer. Von dort wieder zu Fuß zum Vereinsgelände. Heinz ist sogar da, und wir können das Logbuch persönlich übergeben.“

Für die vierte Teilnahme, diesmal auf dem 7. Platz erhält RITENA eine **Silber Plakette und das Buch „Weite Meere, Inseln und Lagunen“**

SY COMPASROSE hatte, wie es einem Holzschiff geziemt, zwar vom 2.4. bis zum 14.10. eine lange Saison; sie wurde jedoch, wie wir es von Iris und Ulli gewohnt sind, nicht ganz so intensiv genutzt. Abgesehen davon haben sie mit immerhin 1.094 sm, die drittgrößte Meilenmenge des vergangenen Jahres im Kielwasser gelassen, davon 58% = 672sm unter Segel!

Das hatte im Wesentlichen zwei Gründe. Zum einen ging Iris mit Ihrem Studium in den Endspurt. Wer das gemacht hat, weiß, was das bedeutet, zumal sie im Gegensatz zu manch anderem nicht abgeschrieben hat! Zum Zweiten kam eine neue Liebe dazwischen. Eine Liebe namens EMMA! Ja, der Trend zum Zweitschiff!

Der Vorteil der wetterbedingten Tage an



denen man nicht recht segeln wollte oder konnte, bestand darin, dass Ulli sich intensiv um diese neue Liebe kümmerte. Die Mithallenlieger hatten auch gar nichts dagegen, dass er seiner EMMA mit dem Schleifer zu Leibe ging!

Ich denke, dass wir in Zukunft von EMMA noch hören werden...

Zurück zur COMPASROSE. Nach dem Zuwasserlassen wurden als erstes die neu-

vor Laboe einen 2. Gruppenplatz heraussegeln. Mit ihrer mittlerweile 26. Beteiligung auf dem **6.Platz** haben wir die Preise unter dem EMMA Aspekt ausgewählt. Statt Fahrtenwettbewerbs Medaille eine

DGzRS Plakette in 50erJahre Holzdose und das Buch „Das Gaffelrigg“ damit die Beiden sich auch in der Theorie mit dieser für sie neuen Fortbewegungsart vertraut machen können.



en Segel getrimmt. Bei der Überführung Mitte April kamen sie gerade noch an der Havariestelle in der Weiche Fischerhütte vorbei, ehe der Kanal nach dem tragischen Unglück komplett gesperrt wurde. Ostern und Himmelfahrt führen sie zu den schönsten Ankergründen der dänischen Südsee. Zum Urlaubsauftritt machten sie ein richtig langes Bein: 77 sm in 14,5 Stunden von Russelbaek nach Grenaa! Dann umrundeten sie Jütlands Nase und verschwanden in ihrem Geheimtipp, im Mariagerfjord. In dieser Idylle ankerten sie sich bis nach Høbro hoch.

Auf ihrer Rückreise beankerten sie die wunderschönen dänischen Naturhäfen: Langør, nach einem Abstecher nach Odense Korshavn zweimal dann Thurø Bund und Dyvig.

Während der German Classics konnten sie

Wir kommen jetzt zur vereinseigenen Jugendarbeit. Eltern, die mit ihrem Nachwuchs unterwegs waren, die neben Wind und Wetter noch ganz andere Punkte beachten und im Auge haben müssen. Nicht nur die Sicherheit und Fürsorge der sorglosen, unerfahrenen Kinder, sondern auch Unwägbarkeiten wie Seekrankheit, die Standardfrage: "Wann sind wir da?" und nicht zuletzt der Animationszwang, dem die Eltern unterliegen, um insbesondere auch bei Schietwetter die lieben Kleinen bei Laune zu halten. Das erklärte Ziel der Familienurlaube ist ja, dass alle an Bord auf ihre Kosten kommen und dass es in der Rückschau für alle auch tolle Ferien waren.

Wir haben diese Familienreisen daher erstmals höher bewertet.



Als erstes Schiff dieser Kategorie sei hier die **SY VALOU** genannt.

Gut, Himmelfahrt segelte Andreas noch mit Freunden nach Helgoland und zurück über Büsum zur Elbe. Logbuchkommentar: „Sehr schöner Auftakt! Klasse!“

Doch bereits Pfingsten segelte er nur mit seinem Sohn Jannes – an der Pinne - nach Borsfleth, der dort per Schlauchboot Lothar besucht.

Bei der gemeinsamen Fahrt mit JAN HIMP nach Wischhafen führte Jannes mit Nicole und Karsten deren Jule sachkundig Gassi auf der Brammer Bank.

Am 18.Juli starten Vater und Sohn auf die Sommerfahrt. In Schleimünde durfte

Jannes hautnah auf einem Baggerprahm dessen Aktivitäten begutachten. Auf dem Wege nach Marstal wurden sie südlich Aerö von dänischen Zöllnern per „Radiergummi“ kontrolliert. Alles klar!

Ein Sturmtief, Wind 7, Böen 9 hielt sie dort 4 Tage im Hafen. Die Zeit wurde mit Schlauchboot-, Rad- und Rollerfahren genutzt. In Nyborg trafen sie die THETTIS mit der sie, nachdem sie in Korshavn gemeinsam ankerten, von nun an mackereten. Am 29.7. ging im alten Stadthafen von Fredericia Jannes von Bord und Andreas

segelte sein Schiff einhand zur Elbe zurück. Die Nachsaison verlief mit unspektakulären Revierfahrten. Das Logbuch endet nach dem Absegeln in Wedel. Keine Sorge VALOU überwintert nicht dort im Hafen; das Schiff wurde in der Halle gesichtet.

Trotz seiner minderjährigen Crew hat Andreas in der Zeit vom 1.6. bis zum 18.9. 767,5 sm zurückgelegt, davon 406 sm (67%) gesegelt.

Der 5.Platz erhält eine GOLD Plakatte, einen Staudruckwindmesser als „Arbeitsgerät“ für Jannes und eine kleinen Scheckkartenrechner zum Addieren der Meilen! in einer Blechdose.





Gudrun und Klaus unsere „Senior“-Jugendwarte hatten letztes Jahr nach 30 Jahren erstmalig ihre **BARBEEL** für sich alleine! Sie ankerten daher frohgemut und im luxuriösen Bewusstsein von Raum und Platz drauflos.

Vom 28.4. bis zum 12.10. unternahmen sie 17 Fahrten und ankerten 32-mal auf unterschiedlichen Gründen.

Doch die einsame Freude währte nicht lange. Bereits Mitte Juni kamen Tochter Nina mit ihren Kindern zu Gast an Bord und auch Kai segelte mit seinem Freund im Konvoi mit der BARBEEL auf der ALBATROS IV mit.

Der Konvoi ging dann vom 1.7. bis zum 4.8 auf die Urlaubsfahrt gen Polen. Schon hatten sie wieder die jungen Herren nicht nur im Schlepp, sondern auch häufig als Kostgänger an Bord! Von Kiel – Klaus hatte, man höre und staune - in den Kanalschleusen nicht geankert! – Kurs Ost. In Kühlungsborn war der Hafенmeister mit der Verteilung und den Liegeplätzen irgendwie überfordert. Positiv hingegen das Hafengeld, die großzügige Anlage mit Schwimmstegen, Strand direkt neben dem Hafen, der Sanitärbereich sowie Seglers Infrastruktur mit den beliebten „Schiffsausrüstern“: ALDI, Bäcker, Tankstelle und Gastronomie in „fußläufiger“ Nähe.

Der Konvoi bewegte sich, sei es „gleich schnell“ oder „gleich langsam“ zumindest stetig voran.

In Stralsund enterte Kai auf der ersten, alten GORCH FOCK, den Großmast bis zur Marssaling auf!

Im Museumshafen Greifswald musterte Kalle ab und Kai segelte einhand weiter. Durch den Peenstrom ins Achterwasser

zur schmalsten Stelle von Usedom. In Lüssan erhielten sie für zwei Tage Besuch von Nina und ihrer Familie. Vom Stettiner Haff segelten sie durch den Kanal nach Swinemünde und von dort außen herum zurück zur Insel Ruden. Hiddensee wurde angeläufen und von Kloster bei Dauerregen wieder außen herum zum Darßer Ort, rüber nach Gedser und dann zur Elbe.

Endlich, eine der letzten Fahrten im letzten Herbst brachten Klaus und Jan doch noch einmal nach Neuwerk!

Im Rahmen ihrer 18. Teilnahme hat die BARBEEL insgesamt 976 sm im Kielwasser gelassen, davon wurde sie 400 sm (41%) gesegelt. Das beweist einmal mehr, dass man auch mit plattbödigen Gaffelschiffen ganz schön Strecke machen kann!

Der 4. Platz wird mit Gold bewertet.





Anstatt der Plakette, sie haben schon so viele, gibt es eine **Reise-Sonnenuhr aus Messing und für die Bordbibliothek das Buch „Die schönsten Seefahrer Geschichten der Welt“**

Auf **Platz Nr. 3** liegt die **SY OLIVIA**. Bei ihr trifft in vollem Umfang der Familienbonus zu! Die Crew: Jan – Kapitän, Ehemann und Papa, Ute – Smutje, Frau und Mama, Tjorven – Schwermatrose und Schwester und Anton- Leichtmatrose & Bruder.

Das Schiff wurde im Zeitraum vom 15.4. bis zum 23.9. zwar insgesamt nur 605 sm, davon 369sm (61%) gese-gelt; jedoch unter welch erschwerten Bedingungen! Starkwind

und Regen beeinträchtigten auch die Ha-fenaktivitäten.

Es ist schon ein Unterschied, ob sich Er-wachsene gemütlich unter Deck wie immer geartet die Zeit vertreiben; oder ob der kindliche Bewegungsdrang in der Enge der Kajüte ausgebremst wird. Da ist die Phan-tasie der Eltern gefordert und das ist ihnen augenscheinlich auch geglückt. Das von Ute geführte Logbuch liest sich als lebendiges, fröhliches Familientagebuch.

Sie beginnt damit, dass sie den Helfern: Markus Steffensen, Peter Kiselis und un-serem Horst dankt, die maßgeblich daran beteiligt waren, dass aus der „Riesenbau-stelle“ OLIVIA letztlich doch wieder ein funktionierender schwimmender Untersatz

wurde.

Ende April wurde das Schiff in vier Ta-gen, mit Zwischenstopp bei Opa Jürgen in Maasholm bei sonnigem, aber kaltem Wetter nach Marina Minde überführt. In der Vor-saison erkundeten sie die dänische Südsee. Dem Wetter konnten sie mit ihrem neuen Cockpitpersenning, einen zusätzlichen trok-kenen Raum, entgegenstellen.

Ab 8.7. dann der Sommerurlaub.

In Sonderburg war ihnen zu Ehren Dron-ning Margarete mit ihrer Bärenmützensgarde aufgezogen. Von Aarösund segelten sie in den familienfreundlichen Hafen von

Middelfart. Großer Spielplatz, Familiendu-schen mit Wickeltisch etc... Der im Umbau befindliche Hafen von Juelsminde



war auch vor dem Hintergrund von stark-windbedingten Hafentagen nicht der Hit. Ganz anders Endelave, dass sie mit Inga und Marcus im Schlepp erreichten und kurzerhand zu „Klein Anholt“ deklarierten. Gabi und Marc fanden sich dort mit ihrer IXES ebenfalls ein. Doch auch hier spielte das Wetter nicht immer mit und bei Regen rutschen sie nach Maarup auf Samsö als Scheitelpunkt der Reise.

Kertemünde, Omö und Lundeborg waren Stationen der Rückfahrt. Doch spätestens dort überkam sie wieder Sauwetter. Ab Svendborg bessert sich zwar die Situation, doch kurz vor Feriende auf dem Weg von Söby nach Hörup Hav purzelten im Schiff wieder alles inklusive der Kinder durchein-



ander und Tjorven schlug sich erneut das Knie auf.

Uta ging entnervt an die Pinne: sie hatte keine Lust mehr – Jan kümmerte sich um die Kinder. Zwei Tage später, am 30.7., mussten sie bei schönstem Sonnenschein nach Hause fahren...

In der Nachsaison schlepten die Kinder eine Magendarmgrippe an Bord, die dann natürlich auch die Eltern erwischte und die Herbsttour unangenehm beeinträchtigte.

Utas Fazit: „Unsere 1. Ostseesaison sehr durchwachsen. Traumhafte Tage über Himmelfahrt, Sommertour so la la und die Herbstfahrt im wahrsten Sinne des Wortes zum Kotzen. Ein Highlight: Der letzte Segeltag auf der Elbe!

Dieses Buch erhält die

GOLD Plakette und für die kleine Reparatur zwischendurch ein praktisches

Sie haben erstmals, und absolut zum Schiff passend, das bisher kleinste Logbuch des Fahrtenwettbewerbs überhaupt abgegeben. Rennschiffe müssen Gewicht sparen! Die Saison begann am 19. 4. Kaum, dass das Schiff im Wasser war, wurde hier getrimmt und da und dort neue Bänder eingezogen. Hut ab, es machte sich bezahlt. Sowohl bei den Maior Regatten – Jan-Peter Helms, Oliver Schwarz und Daniel Wächter waren mit von der Partie; als auch beim Wetterwelt Cup, diesmal mit Gabi, Marcus Steffensen und wieder Oliver Schwarz konnte man sich gut platzieren!!! Doch auch das Tourensegeln kam nicht zu kurz. Von Himmelfahrt bis Pfingsten ging's rund: Flensburg, Dyvig, Apenrade, Augustenborg, Sonderborg und Hörup Hav.

Immer schnell und nebenbei wurden neben

Ute und Jan auch diverse andere Freunde und auch Tümler getroffen.

Die Urlaubsreise führte durch die Südsee, den Langelandsund und Großen Belt nach Samsö zum Baden. In Ebeltoft besichtigten sie die renovierte Fregatte JYLLAND. Die Rückreise erfolgte mit dem Wind: Langör, Sejerö, Maarup, Endelave und Fredericia. In Middelfahrt haben sie mit C+A auf der DASIND-WIR geklönt und dann

waren sie auch schon wieder zu Hause. Im August wurde noch einmal heftig beim Deutschlandcup 2011 regattiert und im September der Eisprimel Cup gewonnen. Zitate: „Ein phantastischer Saisonabschluss!“ und am 20. Oktober: „Schade,



Multitool und für die Kinder das Wimmelbuch: „Komm mit ans Wasser“

In Kiel Schilksee liegt u.a. ein kleines, aber nichts desto weniger schnelles Schiff, die **SY IXES**, eine X-79 von Gabi Tomczak und Marc Dau.



dass die Saison vorbei ist!“

Gabi hat das Büchlein erfrischend und lebendig geführt und wir nehmen es auch nicht übel, dass hier keine Meilentrennung erfolgt ist. Die wendigen Rennschiffe, ohnehin nur mit einem Außenborder ausgestattet, legen ihren Ehrgeiz darein auch möglichst viele Hafenanläufe ohne Treibstoffverbrauch durchzuführen.

Auf dem **2. Platz** wurden 889sm zurückgelegt. Das Buch wird mit einer **Gold Plakette bewertet und dazu gibt es das Buch „Transatlantik in der Sonne“**

Die Nr. 1 des letzten Jahres und damit zum zweiten Mal in Folge die Gewinner unserer silbernen Kanne, des Hein- Garbers- Erinnerungspreises sind Annett und Norbert mit ihrer SY FOFFTEIN!

Eine lange Saison, vom 1.4. bis zum 15.10., ein intelligentes Zeitmanagement, ein schnelles Schiff, die Liebe zum Wasser

und der unabdingbare Wille diese Dinge in harmonischen Einklang zu bringen, ermöglichten es auch den beiden Berufstätigen wieder die höchste Meilenzahl zusammen zu bekommen! Insgesamt schafften sie 1.557sm davon 70% = 1.092sm unter Segel!!!

Unter anderem erreichten sie das, indem sie auch in Vor- und Nachsaison nicht nur „irgendwohin“ segelten um dort dann ein Wochenende zu verbringen. Nein, in aktiver Motorik machten sie ihre Dreiecke. Freitags von Wedel nach Borsfleth, samstags Borsfleth - Stade und sonntags von Stade zurück nach Wedel

Es ist nur logisch, dass natürlich auch die längeren Wochenenden entsprechend intensiv segelnd genutzt wurden: Ostern gemeinsam mit Sohn Hannes über Brunsbüttel nach Cuxhaven zum Wattlaufen inkl. Ostereier suchen an Bord! Zurück erreichten sie Stade bedauerlicherweise erst nach den Kinoanfangszeiten.





Himmelfahrt fand in Borsfleth ein zweites, kleines ESV Ansegeln statt, an dem sich noch folgende Schiffe beteiligten: AS-GARD, AYL A RASSMUSSEN, DASINDWIR, HEISS HEISS, KRÖLLE BÖLLE; SCHALUPPE und QUO VADIS. Peter Schulze avancierte dabei u.a. zum erfolgreichen Obergriller!

Pfingsten bildete den Auftakt zu ihrem ersten Urlaub. Über Helgoland zu den Ostfriesen nach Spiekeroog, wo sie 3 Tage einwehten. Nordsee! Danach wieder Elbtouren: Cityhafen, Stade; Glückstadt... Ende Juli begann der vierwöchigen Ostseeurlaub. Die Großwetterlage ließ sie jedoch das geplante Ziel Bornholm aufgeben. Statt dessen segelten sie ein wenig „Zickzack“: Über Samsö nach Ebeltoft. Dort besuchten auch sie Fregatten JYLLAND. Dann durchs Kattegat nach Helsingör, durch den Sund über Klintholm nach Gedser und an der deutschen Küste von Kühlungsborn, Heiligenhafen, Großenbrode, Damp, nach Kiel und den NOK wieder zur Elbe.

Natürlich gab es auch immer wieder Hafentage. Die wurden mit Essen gehen, Wanderungen, Radtouren, Besichtigungen und gemeinsam mit Vereinskollegen und Freunden verbracht. In der Nachsaison nutzten sie neben den beliebten Unterelbzielen auch gern den tidengerechten Gegenpol, den Cityhafen. Norberts Geburtstag

wurde dort gefeiert; sowie Radtouren entlang der Elbe. Auch das Stomp Festival und das Feuerwerk des Alstervergnügens wurden von diesem zentralen Liegeplatz aus genossen.

Ende September segelten sie zum Abschluss noch einmal nach Cuxhaven. Mitte Oktober war das Schiff dann wieder in der Halle.

Erstmals hat Annett kein Kommentar abgegeben. Wir, die wir das Logbuch lesen konnten, haben jedoch den Eindruck gewonnen, dass es trotz aller wetterbedingten Unwägbarkeiten für die FOFFTEIN und ihre Crew eine gute Saison war.

Zum guten Schluss danke ich meinen Mitstreitern Jürgen Kowitz und Michael Löbering. Ach ja, der **Einsendeschluss für die diesjährigen**, noch nicht gelebten, **Logbücher ist wie jedes Jahr der 15. November!**

Heinz Valet





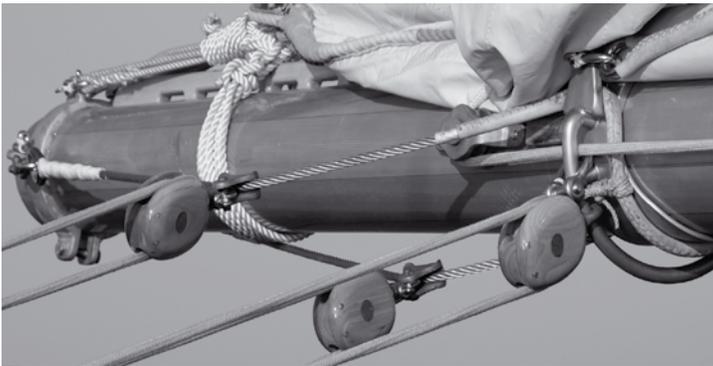
Hauptversammlung 2012 in Ohlstedt

Schön war's ! und unser Dank gilt:

Den Organisatoren, die alles wieder hervorragend vorbereitet haben

Dem Vorstand, der das ganze Jahr über für uns tätig war, auch dafür dass das leckere Essen wieder einmal subventioniert wurde

Werner, der - trotz Krankheit seiner Frau Imme – den weiten Weg nicht scheute, um unserem Chor die instrumentale Begleitung zu geben



Horst K., der souverän durch das teilweise unorthodoxe Abstimmungsverfahren führte.

Und – last but not least- Heinz Valet für seine Arbeit, mit der er herrlich und anschaulich komprimiert die Fahrtbücher vorstellte und die von der Jury ausgewählten Sieger gebührend ehrte.

Der Ort und Lokal der Veranstaltung war gut gewählt. Autofahrer konnten per HVV anreisen, aus der U-Bahn direkt ins Lokal fallen und ohne Gefahr Bier und Wein

zusprechen. Es ist klar, dass nicht allen der Weg zum Veranstaltungsort gefiel, diesmal aber konnten sich die freuen, die mehr in der City oder im Osten Hamburgs wohnen. Wir wissen alle nur zu gut, dass man es nie allen Recht machen kann, in anderen Vereinen wird sogar gemeckert. Ist das bei uns in Ansätzen auch zu beobachten?

Obwohl Neujahr schon seit einigen Wochen vergangen ist, können wir uns doch alle mal vornehmen, etwas freundlich miteinander umzugehen, Positives zu äußern und Ärger anderweitig zu kompensieren. Das wäre der Atmosphäre in und außerhalb der Hallen, innerhalb und außerhalb des Vereinshauses zum Wohle aller sehr zuträglich.

Ein großes

DANKESCHÖN, etwas spät aber von Herzen an Christa und Kathi:

Beide haben anlässlich des Seniorenkaffees viele und sehr köstliche Torten gebacken und serviert. Zeit zum Organisieren und Backen zu finden, obwohl beruflich sehr eingespannt, verdient ein dickes Lob!

Ein Dankeschön aber auch allen, die mit selbstlosem Einsatz, Freundlichkeit, Rücksichtnahme und Hilfsbereitschaft dazu beitragen, dass es eine Freude ist in diesem Verein, in unserem Verein zu sein.

Gisela und Fritz Niemeyer



Der ESV'er des Jahres 2011

Der Zeitraum des Preises ESV'er des Jahres ist für den jetzt zu Ehrenden eindeutig zu kurz gegriffen.

Wenigstens seit 45 Jahren, aber eigentlich schon viel länger, überblickst du die Geschichte der Elb-Segler-Vereinigung. Keine Person und keine Veranstaltung, keine Diskussion und kein Beschluss, kein Missgeschick und kein spektakuläres seglerisches Ereignis oder die wechselvolle Entwicklung unseres Geländes sind dir entgangen.

Das Bemerkenswerte dabei ist aber, dass du alles mit der entsprechenden Anekdote zum Besten geben kannst. Etliche ESV-Infos sind durch deine Beiträge bestückt worden. Die Jubiläumsschriften zum 50ten und 75ten tragen unverkennbar deine Handschrift.

Ebenso besitzt du eine bemerkenswerte Gabe im Bereich der Innenausstattung. Die maritime Atmosphäre in unserem kleinen Vereinshaus, die glücklicherweise nicht mal einen Hauch von kitschig hat, ist deiner liebevollen Gestaltung zu verdanken.

Deine Haltung ist von Gelassenheit und Freundlichkeit geprägt, auch wenn die Diskussions- und Vorschlagswogen auf Versammlungen und im Vereinshaus ungeahnte Höhen erreichen. Mit einem Zwinckern im Augenwinkel und der passenden Geschichte ist alles wieder relativ.

Dass dein Schiff im Frühjahr immer erst spät die Elbe wieder sieht, ist nicht nur der

Akribie mit der du dein eigenes Schiff pflegst, sondern auch deiner unendlichen Hilfsbereitschaft geschuldet. Du lässt häufig deine eigene Arbeit sausen, um Segelkameraden bei ihren handwerklichen Problemen tatkräftig zu unterstützen.

Und dass, last but not least, die Vergabe eines Preises immer wieder kehrend einen nicht weg zu denkenden Höhepunkt im Vereinsleben darstellt, ist seit vielen Jahren deiner liebevollen und wortgewandten Präsentation zu verdanken. Auch heute warten wir wieder gespannt auf den zweiten Teil der Veranstaltung.

Die Vergabe in diesem Jahr hättest du nicht zulassen können, du hattest diesen Preis schließlich erfunden.

Lieber Heinz, da wir beide in den letzten Jahren als informelle Jury die Preisträger bestimmt hatten, musste ich dich in den letzten Wochen einfach mal hintergehen, um dir im Namen der Elb-Segler-Vereinigung den Titel „Elbsegler des Jahres“ verleihen zu können.





Ut de Generolversammlung 2012

8. Fassung von de Bidräg

De Wohlmacker Prof. D. Horst Kretz leitet die Affstimmung:

Twee Andräg möt affstimmt wern:

Beschluss von de erweiterte

Vorstandssitzung:

"Keen Ännerung von de Bidrachsordnung" un den Andrag von Heinz Voss vom 23. 2. 2012:

Een Tweitschiff schall 130,- € Enmolbidrag kosten.

Dor ward unendlich palavert. De Ball ward jümmers hin und her smecten. Nu ward geheime Wohl fordert und doröber affstimmt:

7 Jo-Stimmen för geheime Wohl

71 Nee-Stimmen

4 Enthaltungen

Nu ward öffentlich affstimmt:

33 Stimmen för keene Ännerung

21 Stimmen för 130€ för dat Tweitschipp

14 Enthaltungen

Somit ward de Bidrachsordnung nich ännert

10. Andrag

Dat giff een Andrag der erweiterten Vorstandssitzung zur Einführung von staubfreien Tagen in den Winterlagerhallen um dat in de Gelände- und Hallenordnung fast tohalten.

Bisheriger Text: Trockenschleifarbeiten müssen bis 1. März beendet sein; nach diesem Termin dürfen nur noch Nassschleifarbeiten durchgeführt werden. Ännerung de Gelände- und Hallenordnung in Punkt

2.3 Staubarbeiten in den Hallen

Schmutzarbeiten dürfen nicht in den Hallen gemacht werden. Maschinenschleifarbeiten nur mit Absauganlage.

Unterwasserschleifarbeiten müssen bis Jahresende abgeschlossen sein.

Trockenschleifarbeiten sollen bis 1. März beendet sein; nach diesem Termin sind Trockenschleifarbeiten am Dienstag, am Mittwoch und am Sonntag zu unterlassen. Nassschleifarbeiten dürfen weiterhin durchgeführt werden

Nu iss dat Palaver dor. Dor ward ditt und datt, un vor und wedder trüch diskuteert. Man ward sik partout nich einich. Jeder hett noch wat antomerken oder mokt een annern Vörschlach. Dor iss besloten den Andrag bit no de nächste JHV torüchtostelln. Könnst wi dat hele Joahr de korrekte Formulierung utklamüstern. Gliks schall ober gelten, dat wi affschnacken könnst, wenn een gern no sleepen will. Möt blots alle Lüd inverstohn sien. Keen Problem hebbt se all seggt, oder mokst n Zettel an de Dör, dat jeden süht, dat du sleepen wullst. Dann geht dat schon klor.

10. Verscheedenes

De Vörschlach den Sommerlogerbidrag to differenzieren is von de erweiterte Vorstandssitzung afflehnt worn.



Kurs *liegt an ...* von Ludwig Dinklage

Hein Garbers Reise über den Atlantik 1938 - Teil 4

Der Montag war genau so wie seine Vorgänger. Erst der Abend brachte einige Änderungen. Der Himmel bezog sich mit dunklen Wolken, doch anstatt abzuflauen, drehte der Wind auf Norden. Damit schaffte ich wieder ein gutes Ende. 75 Meilen waren immerhin besser als 30. In der Nacht zum Dienstag hatte ich zunächst noch guten Fortgang. Um 4 Uhr früh mußte ich drei Reffs ins Großsegel drehen, so hatte es schon aufgefrischt. Eine Stunde später kam ein Dampfer in Sicht. Ich setzte ein Flaggensignal, in dem ich um seine Länge bat. Als der Dampfer dicht heran war - es war der italienische Dampfer „Clara“ -, rief mir jemand von der Brücke aus den Schiffsort herüber. Er rief es auf englisch, was ich leider nicht verstehen konnte. Ich zeigte ihm dies mit einem Flaggensignal an. Die „Clara“ fuhr deshalb eine Runde um mich herum. Dabei wurde mir eine schwarze Tafel gezeigt, auf die man Länge und Breite mit Kreide aufgeschrieben hatte. Der Schiffsort war 35 Grad 2 Minuten Nord und 61 Grad 1 Minute West. Der Dampfer blieb in Luv liegen und fragte nach Woher und Wohin. Er versprach mir, mich nach Hamburg zu melden, was er auch gewissenhaft getan hat. Gegen 10 Uhr wurde der Wind härter. Ich mußte drei Ringe wegdrehen und die Baumfock bergen. Bald standen nur noch der Klüver und das Großsegel mit sechs Reffs, bis zur Abendbrotzeit auch der Klüver weggenommen werden mußte. Im Südwesten zog ein schweres Gewitter auf. Als es noch immer mehr aufbriste, versuch-

te ich, vor Seeanker zu gehen. Ich hatte bis jetzt noch niemals das Vergnügen gehabt, mich vor Seeanker zu legen und besaß deshalb auch keine Erfahrungen damit. Ich warf das Großsegel und fierte dann den Seeanker, einen Segeltuchtrichter, dessen Mündung wohl eine Weite von dreiviertel Meter hatte, sinnig über Bord. So sollte allen theoretischen Erwägungen nach das Schiff mit dem Kopf auf der See gehalten werden. Mein Seeanker war aber scheinbar doch nicht die Wundertüte, für die ich ihn gehalten hatte. Mein gutes Schiff drehte sich kurzweg auf dem Hintern um und legte sich vor den Wind. Das war mir recht unangenehm.

Ich saß jetzt mitten drin im Gewitter. Regen. Blitz, Donner rund um mich herum und dazu eine Bö, daß mir Hören und Sehen verging. So konnte es nicht weitergehen. Mein Schiff trieb vor Topp und Takel, aber leider in der verkehrten Richtung. Wenn es mir nicht gelang, schnell aus dieser Lage herauszukommen, dann konnte es mir noch einmal sehr dreckig gehen. Leicht konnte mich eine See quer werfen und überrollen. Und dann adschüß, Marie! Ich versuchte, den Seeanker über Heck auszubringen. So ging das schon besser. Nur die Schlingerbewegungen waren kaum zu ertragen. Nein, da war das Beigedrehtliegen doch besser. Ich entschied mich dafür, das Trysegel zu setzen. Bald war der Seeanker wieder eingeholt, und dann hangelte ich mich vorsichtig nach vorn, um das Segel zu setzen. Das Schiff lag aber schon quer, und ehe ich mich versah, rauschte eine



schwere See über das Schiff hin. Krampfhaft hielt ich mich am Mast fest, um nicht über Bord gewaschen zu werden. In der Dunkelheit suchte ich nach dem Großfall. Würde es aber klar laufen? Langsam, Hand über Hand, heißte ich das Segel vor. Das Achterliek knatterte im Sturm. Es war fast, als ob sich das Segel zur Wehr setzen wollte gegen diese Behandlung. Ich gab aber nicht eher nach, als bis alles stand. Nun kroch ich vorsichtig wieder nach achtern. Ich hatte mir vorsichtigerweise eine Sicherheitsleine um den Leib gebunden. Falls ich über Bord gewaschen werden sollte, konnte ich mich daran wieder an Bord ziehen. Ich glaubte wenigstens, das zu können. Aber dieser Glaube ist doch eine Täuschung. Wenn man bei solchem Wetter einmal aussteigt, dann ist man mit oder ohne Sicherheitsleine geliefert. Man ist dann gar nicht mehr imstande, sich am hohen Schiff hinaufzu ziehen.

Nun war ich achtern und sprang in die Sitzkuhle. Au! Verflucht, was war das? Ich fühlte einen starken Schmerz im Fuß. Im Augenblick aber waren wichtigere Dinge zu tun, als sich um den schmerzenden Fuß zu kümmern. Zuerst mußte die Schot angeholt werden, damit das Segel nicht zerriß. Dann drehte ich das Ruder auf, bis das Schiff ungefähr fünf Strich am Wind lag. Wie anders sah doch gleich die Weltgeschichte aus! Eben wusch noch jede See über das Schiff hinweg, es schlingerte und rollte zum Gotterbarmen, und nun lag es so ruhig wie zu Haus im Koehlfleth, und nur einige Spritzer Gischt wehten von Zeit zu Zeit über das Vorschiff. Nun wo alles in bester Butter war, konnte ich auch an meinen Fuß denken. Ich war in der Dunkelheit auf einen kleinen Petroleumtrichter gesprungen, und die Spitze war mir in den Fuß

gedrungen. Ich hatte nämlich gerade vorher die Lampen getrimmt, und der Trichter war noch nicht weggestaut worden. Hier, wo ich wieder im Dampfertrack war, mußte ich ja auch Lampen setzen.

Ich ging in die Kajüte, um den arg blutenden Fuß zu verbinden. Dann setzte ich mich in den Niedergang, um zu beobachten, was da draußen gespielt wurde. Es war eine pechscharze Nacht, ohne Sterne. Die See war eine weißbrodelnde Masse. Und zwischen Himmel und Wasser fegten die Böen dahin, heulten im Takelwerk und piffen in den Wantenspannern. Wie gemütlich war es dagegen in meiner Kajüte, wo ich auf der Niedergangstreppe hockte und an einem Schiffskeks knabberte! Trotz dieser Schweinerei da draußen schaffte ich noch 53 Seemeilen.

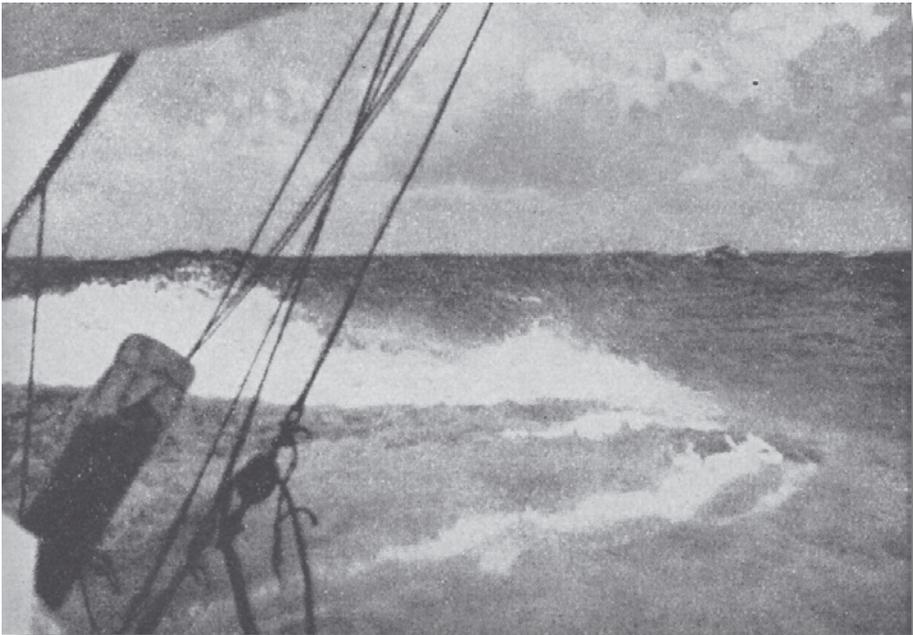
Gegen Morgen flaute der Wind endlich ab und ging auch nach West herum. Es blieb aber nicht lange so. Ich hatte wieder Fahrt aufgenommen und, um besser fortzukommen, die Baumfock dazugesetzt. Dann hatte ich mich zum Schlafen hingelegt. Ich wachte davon auf, daß sich mein Schiff weit aufs Ohr legte und sich keuchend durch die See wühlte. Das mußte ich mir einmal näher betrachten. Ich kroch an Deck, mußte mich aber sofort umwenden, denn der Regen schlug mir so ins Gesicht, daß ich die Augen nicht mehr aufhalten konnte. Wenn ich etwas sehen wollte, mußte ich dem Regen den Rücken zudrehen, aber auch dann war die Sicht kaum zehn Meter. Meine größte Sorge jedoch war, ob die Segel dem Druck noch lange standhalten konnten. Glücklicherweise stand kein Seegang, denn durch den wolkenbruchartigen Regen wurde das Wasser niedergehalten. Nach Verlauf einer Viertelstunde wurde es schon heller, und ich barg erst einmal



die Baumfock. Nun segelte der Pott schon lange nicht mehr so auf dem Oberleder und lag auch viel ruhiger. Als ich mich eben besonnen hatte, stand schon wieder eine neue Bö an der Kimm, die schnell herangefegt kam. „Windspiel“ jetzt nur noch unter Trysegel liegend, brauchte jedoch meine Hilfe nicht mehr, und ich konnte wieder unter Deck gehen.

Mein schlimmer Fuß schmerzte noch immer sehr stark und war auch ganz heiß. Ich

Lampen und haute mich bis 22 Uhr wieder hin. Der Wind war inzwischen bis auf Stärke vier abgeflaut, ich konnte die Reffs ausschütten und die Baumfock setzen. Meine Tagesleistung waren nur 24 Seemeilen. Diese fortwährenden Böen waren das beste Anzeichen dafür, daß ich mich dem Golfstrom näherte. Bedingt durch die verschiedenen Wassertemperaturen erwärmt sich die Luft über dem Golfstrom mehr als über den stromlosen Randgebieten kälte-



befürchtete eine Blutvergiftung, das Übelste, was mir hier begegnen konnte. Trat dieser Fall ein, dann blieb mir nichts anderes übrig, als auf dem kürzesten Weg den Dampfertrack zu erreichen zu suchen und zu warten, bis ich von einem vorbeifahrenden Schiff aufgenommen wurde. Um einer Entzündung vorzubeugen, pinselte ich die Wunde mit Jod ein. Bis zum Dunkelwerden legte ich mich schlafen, setzte dann die

ren Wassers. Dadurch kommt es zu einem Druckausgleich der Luftmassen, der häufig von schweren Gewittern begleitet wird. Der nächste Tag, es war der 11. August, brachte auch nicht viel Neues. Nach dem Mittagessen war es so handig geworden, daß ich das Großsegel voll und beide Vorsegel fahren konnte. Lange hielt die Herrlichkeit aber nicht an. Abends mußte ich ein Vorsegel nach dem andern einpacken und



dann auch das Großsegel bis auf einen kleinen Flicker reffen. Die Nacht lag ich dann glücklich wieder begedreht unter Trysegel bei einem Südwest in Stärke sieben bis acht. Den ganzen Freitag hindurch mußte ich begedreht liegenbleiben. Fortwährend orgelte der Südwest mit acht Windstärken durch das Takelwerk, und in den Böen war es noch erheblich mehr. Unter diesen Umständen war an ein Weiterkommen natürlich nicht zu denken. Ich lag in meiner Kojen und lauschte dem Heulen des Sturms. Ich konnte bei Sturm wunderbar schlafen. 26 kümmerliche Seemeilen wurden diesem Tage gutgemacht.

Am Sonnabend morgen klarte es endlich auf, und ich konnte meine Baumfock setzen. Mittags hatte ich aber schon wieder fünf Reffs im Großsegel, und abends lag ich Gott sei Dank wieder begedreht. 42 Meilen habe ich aber doch geschafft. Immer näher kam ich dem Golfstrom. Die Luft wurde warm, aber auch sehr feucht. Nach der Wetterkarte sollte ich hier eigentlich Südwestwind erwarten, doch stand ein steifer Nordwest, der noch alle Segel zu tragen erlaubte. Ich schaffte gehörig West. Ich nahm an, in zehn Tagen mein Ziel erreicht zu haben. Bei diesem guten Wetter lief meine „Windspiel“ wieder tadellos allein, so daß ich einmal meine Vorratsbestände aufnehmen konnte. Erbsen und Bohnen hatte ich noch reichlich, ebenso Frischwasser. Nur mit dem Hartbrot haperte es etwa. Meinen kleinen Vorrat, den ich schon vor fünf Tagen in zehn Teile geteilt hatte, teilte ich noch mal wieder durch zehn. An Bord der „Windspiel“ hätten jetzt eigentlich Brotmarken ausgegeben werden müssen. Ich stand ab heute auf halber Ration. Ein Lichtblick an diesem Sonntag war, daß ich 80 Seemeilen schaffte.

Am Montag schoß der Wind noch mehr nach Norden aus, so daß ich gut Nordwest anliegen konnte, recht auf den Golfstrom zu. Da er aber sehr flau war, langte es nur für 53 Seemeilen. Argwöhnisch beobachtete ich das Barometer. Es fiel.

In der Nacht wurde es vollkommen flau bis mit Sonnenaufgang eine leichte Brise aus Südost durchkam. Diese Brise schwoll immer mehr an, und abends war sie schon so steif, daß ich mit fünf Reffs im Großsegel um 20 Uhr den Golfstrom erreicht hatte. Bei dem achterlichen Winde schlingerte mein Schiff sehr stark, ein Nachteil, den ich leider bei der hohen Takelage mit in den Kauf nehmen mußte. Mein Etmal besserte sich - 68 Seemeilen.

Der frische Südost blieb die ganze Nacht hindurch stehen. Als die Sonne durchkam, färbte sie zunächst das Wasser purpurrot, und in hellem Rot leuchteten darauf die Kämme. Es war ein Anblick, um den es sich schon verlohnte, hierhin gesegelt zu sein. Höher und höher stieg der rote Feuerball, und das Wasser nahm eine tiefblaue Färbung an. Gegen Mittag bezog sich der stahlblaue Himmel, an dem nur hier und da ein paar weiße Lämmerwölkchen klebten, mit schweren, grauen Wolken. Die ganze Luft wurde violett. Irgendeine Unruhe kam über mich. Vielleicht waren es die merkwürdigen Färbungen, die irgendwelche Stimmungen in mir auslösten. Vielleicht übertrug sich diese Stimmung auch auf mein Schiff, denn es lief bei der achterlichen See sehr unruhig.

Fortwährend mußte ich ans Ruder springen, um es wieder ins Gleichgewicht zu bringen. Kaum kam ich dazu, mir meine Mittagsmahlzeit zu bereiten. Abends lief „Windspiel“ so hart durch die Seen hindurch, daß ich doch Bedenken bekam und



mich endlich entschloß, das Großsegel zu bergen. Als ich in den Wind schoß, kam das klitschnasse Segel ins Schlagen und riß mir achtern auf halber Höhe tief ein. Der Riß war gut zwei Meter lang. Endlich hatte ich das widerspenstige Segeltuch, das steif war wie ein Brett, geborgen. Sofort fiel das Schiff vor der Fock wieder auf den alten Kurs zurück. Wunderbar lag mein treues Schiff jetzt in der See und machte keine Wippchen mehr. So schaffte ich 92 Seemeilen.

Pechkohlrabenschwarz wurde die Nacht zum Donnerstag, dem 18. August. An diesen Donnerstag werde ich zeitlebens denken, denn an diesem Tage hätte es mir leicht dreckig gehen können. Hinter mir

hier aber regnete es fast waagrecht, und der Regen schien nicht den geringsten Einfluß auf die Besänftigung des Wassers zu haben. Immer noch stand der Südost in einer Stärke von sieben his acht. Als der Morgen graute, nahm der Wind noch an Stärke zu. Vier Wasserhosen zählte ich, die von den Wolken herabhingen und bis zum Wasser reichten. Wenn ich daran dachte, daß ich in eine solche Wasserhose hineingeraten könnte, dann war mir nicht gerade wohlher zumute. Argwöhnisch beobachtete ich die Dinger, die ich sonst noch nirgends gesehen hatte, obgleich sie auch an der Elbe hin und wieder einmal vorkommen können. Die Wasserhosen bogen sich in den Böen stark durch, zogen aber mit den Wolken

weiter. Glücklicherweise kam mir keine in den Weg. Um 10 Uhr mußte ich den Klüver bergen. Ich eilte nach vorn und warf das Fall



Abends lag ich wieder beigedreht

standen Gewitter. Die Schwärze der Nacht wurde ab und zu von zuckenden Blitzen erhellt. Regenböen fegten über das Wasser und peitschten die Seen zu gewaltiger Höhe auf. Anderswo glättet der Regen die See,

los, riß das Segel herunter und beschlug es mit einem Zeising. Es ging alles in äußerster Geschwindigkeit, denn es wurde höchste Zeit, daß ich wieder an die Pinne



kam. Meine „Windspiel“ wollte heute wieder nicht allein laufen, sondern gierte furchtbar. Die Zeit eilte wie im Fluge dahin. Ich kam überhaupt nicht zur Ruhe. Das Steuern des Bootes erforderte meine größte Aufmerksamkeit. Um 11 Uhr krachte es in der Baumfock. Sofort sprang ich nach vorn, um zu sehen, was da los war. Das Vorliek war gebrochen. Es war ein Draht, der allmählich durchgerottet war und nun dem Druck nicht mehr standhalten konnte. Auch das Segeltuch war schon auf ein kurzes Stück eingerissen. Schleunigst mußte ich die Baumfock bergen, sollte sie mir nicht gänzlich aus den Lieken gehen. An ihre Stelle setzte ich meine kleine, nur sechs Geviertmeter große Sturmfock. Diese Arbeit nahm natürlich einige Zeit mehr in Anspruch als das bloße Niederholen des Klüvers. Während dieser ganzen Zeit blieb meine „Windspiel“ sich selbst überlassen. Vor Topp und Takel lag sie verhältnismäßig ruhig, doch manchmal ging ein böses Schütteln durch sie, und ich mußte mich fest am Mast anklammern, um nicht über Bord geschleudert zu werden. Selbstverständlich hatte ich wieder meine Munkileine um den Leib. Als die Sturmfock stand und ich wieder an der Pinne saß, sah ich plötzlich im Norden eine Anzahl schwarzer Inseln auftauchen und wieder verschwinden. Weiter stellte ich zu meinem Schrecken fest, dass sich diese Inseln mit ziemlicher Geschwindigkeit auf mein Boot zu bewegten. Bald erkannte ich, daß es eine Schule Wale war. Daran daß sie ihren Dampf schräg nach vorn ausstießen, sah ich, daß es sich um Pottwale handeln mußte. Dies sollen ganz gefährliche Burschen sein, die in ihrer Angriffslust nicht nur manches kleine und größere Boot zertrümmert haben, sondern auch den Walfangschiffen selbst schon

gefährlich geworden sind. Eine riesige Herde war es, die hier auf ihrer Wanderschaft von Norden nach Süden begriffen war. Sie kamen geradeswegs auf mein Boot zu. Wie kleine Dampfer schnaubten sie. Was sollte ich machen? Mich wehren gegen diese Riesen, von denen jeder einzelne viel größer als mein Boot war, konnte ich nicht. Sollte ich sie durch den Knall meiner Spatzenkanone verjagen? Das schien mir doch höchst lächerlich. Immer deutlicher hoben sich die schwarzen Rücken ab, zeigte sich der stumpfe, walzenförmige Kopf. Immer näher kamen die unheimlichen Gesellen. Ich hatte die ganze Reise noch keine Angst gehabt und niemals im entferntesten daran gedacht, daß die Sache schief gehen könnte. Jetzt aber hatte ich doch Angst. Ich sage es frei heraus. In den nächsten Augenblicken schon mußte der erste Pottwal gegen meinen kleinen Kahn anrennen, ihn zertrümmern oder zum mindesten doch zum Kentern bringen. Da geschah das Unglaublichste: die Wale, die auf mein Boot zu hielten, tauchten und kamen erst weit hinter mir wieder an die Oberfläche, während der Rest der Schule vor oder hinter mir herumging. Ich atmete erleichtert auf. Gegen Mittag war aus dem stürmischen Wind ein schwerer Sturm in Stärke neun bis zehn geworden. Ich überlegte hin und her, ob ich nicht doch lieber beidrehen sollte. Zu immer größerer Höhe wuchsen die Seen an. Einmal würde schon der Augenblick kommen, wo mein kleines Schiff ihnen nicht mehr gewachsen war. Noch lag meine „Windspiel“ gut in der See und schaffte munter West. Drei Stunden lang hielt ich so Kurs, und manche Regenbö peitschte in diesen Stunden über mich hin. weg. Da, um 16 Uhr, kam es. Eine gewaltige, steile See türmte sich hinter dem



Schiff auf. Ich blickte über die Schulter und sah, wie sie sich heranwälzte. Ein kalter Schauer überlief mich bei diesem Anblick. Nun war sie heran, hob das Heck und stellte das Schiff steil auf. „Windspiel“ nahm sofort Fahrt auf, aber der Druck war doch zu groß. Sie bohrte sich mit der Nase ins Wasser hinein, schor nach Backbord aus. Sie war nicht mehr zu halten. Nun lag sie quer in der See. Die gewaltigen Wassermassen, eine grünblauglasige Wand, brachen von Luv her über das Schiff herein, donnerten an Deck.

Ich sah nichts mehr. Das Schiff war vollständig unter Wasser verschwunden. Nur an dem Zug meiner Affenleine merkte ich, daß ich noch mit dem Schiff zusammenhing. Um mich herum war alles grün. Ich war unter Wasser gezogen.

Die See lief weiter, das Schiff kam wieder hoch, langsam und mühsam. Es kam mir für einen Augenblick vor, als ob es ruhiger geworden war. Mein Boot krängte noch hart nach Steuerbord über durch die starke Belastung des Wassers an Deck und in der Sitzkuhle. Viel schneller, als ich das hier erzählen kann, geschah das alles. Ich glaube, das Schiff sei leckgeschlagen durch den harten Stoß, den es soeben davongetragen hatte. Bei der furchtbaren Gewalt, mit der die See auf das Schiff donnerte, mußte ja alles kurz und klein geschlagen sein. Nichts konnte dieser Wucht des Wassers standhalten. Ich mußte zunächst einmal die Gewißheit haben wie es drinnen im Boot aussah, ob es Wasser machte. Ich band die Affenleine los und schob die Niedergangskappe auf. Ich traute meinen Augen nicht. Es war ganz trocken in der Kajüte. Durch die hochgefallenen Bodenbretter konnte ich in die Bilge sehen. Auch dort stand kein Wasser. Ich verstand das nicht.

Aber nun nach vorn und runter mit der Fock. Das Trysegel mußte gesetzt werden. Zweimal mußte ich mich bei dieser Arbeit noch am Mast festklammern, weil die Seen über mich hinwegwuschen. Unendlicher Mühe und schwerster Knochenarbeit bedurfte es, das Trysegel zu setzen. Endlich gelang es. Ich arbeitete mich wieder nach achtern und luvte auf. Nun lag das Schiff wieder fünf Strich am Wind beigedreht. Wie ruhig lag es jetzt gleich, kaum, daß etwas Gischt über das Vorschiff kam. Die Seen liefen aber nicht immer regelmäßig. Es kam auch mal eine „unorganisierte“ querein, und die polterte dann wütend über mein Schiff hinweg. Um das zu vermeiden, brachte ich Ölbeutel aus. Da ich keine Ölbeutel mitgenommen hatte, nahm ich in aller Eile ein Paar Wollstrümpfe und trankte sie gehörig mit Öl. Ein Paar Ölstrümpfe hing ich an den Klüverbaum, und dann brachte ich noch zwei weitere in Luv aus an einem Bootshakenstiel und dem Heckflaggenstock. Die Ölbeutel hatten aber wenig Sinn. Sie glätteten die Seen erst als sie am Schiff vorbei waren. Ich glaube, daß Ölbeutel sich bei kleinen Schiffen nur bewähren, wenn man sie vor Seeanker liegend ausbringt und der Ölbeutel am Seeanker selbst befestigt ist.

Jetzt konnte ich mich erst in Ruhe um meine Kajüte kümmern. Hier sah es wild aus. Die Fußhodenbretter waren nach Lee gefallen. Die Ringe meiner Primuskocher mußten bis unter das Kajütsdach geschleudert sein, denn auf dem weißen Lack waren deutlich die schwarzen Rußspuren der Ringe zu erkennen. Nicht einmal die Matratze in der Luvkoje war liegen geblieben. Den schlimmsten Schaden aber hatte mein Petroleumtank angerichtet. Er hatte sich aus seiner Halterung losgerissen und war gegen



den Flansch eines Spantes geschlagen, wobei er natürlich eindrückte. So war das ganze Petroleum, es waren noch ungefähr zehn Liter, in die Bilge gelaufen. Dabei hatte es die Kajüteneinrichtung vollkommen beschmutzt. Meine erste Arbeit mußte nun sein, das Petroleum wieder auszuwaschen. Das dauerte über eine Stunde. So gut es ging, versuchte ich dann alles wieder auf seinen Platz zu bringen. Es war eine Hundearbeit. Erst nach achtunddreißig Stunden unaufhörlicher Schufferei an Deck und in der Kajüte konnte ich mich zur Ruhe legen. Auch an Deck hatte es viel Arbeit gegeben, denn das ganze Takelwerk mußte ich Teil um Teil nachprüfen, ob nichts gebrochen war.

Viel Schlaf bekam ich nachher auch nicht. Ich wurde bald durch das durchdringende Geheul eines Typhons geweckt. Ein Tanker lag in meiner Nähe und wollte mich in meiner Einsamkeit begrüßen. Ich setzte meine (...)Flagge und erwiderte seinen Gruß. Der Sturm hatte zwar nachgelassen, doch ging das Schiff in der starken Dünung immer noch wie wild zu kehr. Auch dem Tanker erging es nicht viel besser als mir. Er rollte in der See von Deck zu Deck. Lange sah ich dem Dampfer nach, bis ich die Männer auf der Brücke nicht mehr erkennen konnte. Dann ging ich hinunter in die Kajüte. Zum erstenmal auf meiner Reise fühlte ich mich sterbenselend.

Ich ließ die Niedergangskappe offen, weil sich der Petroleum- Mief schwer auf meinen Kopf legte. Diese entsetzliche Luft hier unter Deck, dazu das starke Schlingern bei der toten Dünung und der Affenflaute hatten zur Folge, daß ich regelrecht seekrank wurde. Ich kletterte an Deck, setzte mich in die Sitzkuhle und knabberte an einem Zwieback. Da wurde mir etwas besser.

Trotz meines Mißgeschicks hatte ich noch 93 Seemeilen gutgemacht.

Am Freitag war ich um 8 Uhr wieder an Deck. Ein leichter Südwest kam durch. Ich setzte eine neue Baumfock und machte damit blendende Fahrt. Dann stand mir noch die unangenehme Arbeit bevor, das klatschnasse Großsegel zu nähen. Zum Teil waren auch die Rutscher vom Vorliek abgerissen. Bis Mittag stand aber alles wieder, nur der Stander lag noch an Deck. Die Standerleine war gebrochen. Das mußte zunächst so gehen. Ich verspürte wenig Lust, bei dieser Dümpelei in den Topp zu entern und den Zunzel wieder einzuscheren. Ich war auch noch viel zu müde. Mein Schiff war jetzt wieder tadellos in Ordnung. Es hat nicht lange unter dem Kinnhaken gelitten, den ihm der Golfstrom verpaßt hatte. Ich machte mir etwas Mittag und nahm dann ein Auge voll. Bis zum Abend pennte ich durch. Ich wachte auf, als der Wind siech änderte. Er schoß nach Norden aus und wurde frischer. Es wollte aber nicht recht Fahrt ins Schiff kommen. Der Pott mochte nicht bei dieser blödsinnigen Dümpelei. Zu meinem Leidwesen stellte ich auch fest, daß das Schiff einen Bart wie ein Weibachtsmann hatte. Die Kupferfarbe die ich mir für teures Geld in Hamburg gekauft hatte, taugte gar nichts. Ich schleppte einen ganzen botanischen Garten am Schiffsboden mit mir herum. So unrasiert kann ja auch kein Schiff laufen.

Seit heute morgen segelte ich nun wieder im grünen Wasser. Ich hatte somit den Golfstrom überwunden. Darüber war ich nicht böse. Der Golfstrom ist nicht nur der liebe Geselle, der die billige Zentralheizung für Europa liefert, er kann auch ein Mistvieh sein. Die Erfahrung hatte ich zur Genüge gemacht. Fliegende Fische und



Immer sah meine Kajüte nicht so ordentlich aus

Niedergangstreppe und hielt von hier aus Ausschau. Einmal sah ich in der Ferne Dampferlichter. Sonst war nichts um mich herum als die einsame See. Gegen Morgen legte ich mich schlafen, während das Schiff bei einem leichten Nord langsam dahinjuckelte. Auch

Bonitos hatten mich verlassen. Sie waren in wärmeren Zonen zurückgeblieben. Dafür kreuzte jetzt eine zweite Schule Wale meinen Kurs. Über mein Etmal möchte ich nicht gern reden. Es waren nämlich nur 18 Seemeilen.

In der Nacht zum Sonnabend begann es wieder zu regnen. Ich hockte mich auf die

meine heutige Leistung war mit 35 Seemeilen nicht viel besser.

Aus: "Kurs liegt an", Ludwig Dinklage, F.A. Brockhaus/Leipzig 1944

Fortsetzung folgt





Frühjahrs*gemeinschafts*dienst

Bei bestem Wetter und mit bester Motivation fand unser diesjähriger Frühjahrsarbeitsdienst mit guter Beteiligung trotz A7-Sperrung statt.



So wurden die Dachrinnen der Hallen gereinigt, der Spielplatz und einige Ecken des Geländes von Laub und Unrat befreit, sowie Zierschnitte durchgeführt an der Slipwagenwiese, hinter Halle 2 und an Teilen der Böschung.

Als Bauprojekte wurden dieses Jahr ca. 8qm



des defekten Asphalts am "Wendeplatz" vor Halle 2 durch Sechseckpflaster (Wabensteine) ersetzt. Weiterhin wurde der mittlere Regenabfluß von Halle 2 beim Holzlager um 14m Richtung Köhlfleet zur Hallenecke hin verlegt. Grund: Bei Starkregen drang bis jetzt Wasser in die Halle ein. Zum Ende gab es für alle Beteiligten an voll besetzten Tischen vor dem Vereinshaus Kaffee und selbstgebackenen Kuchen. Siehe auch in Georgs Kombüse in dieser Ausgabe.

Stephan Diebitz





Aus *Georgs* Kombüse

Käsekuchen *auf dem Blech*

der Kuchen vom Gemeinschaftsdienst

Diesmal ausnahmsweise von Kathi

Der Teig:

- 375 g Mehl
- 3 TL Backpulver
- 2 Eier
- 200 g Zucker
- 100 g Butter oder Margarine

Die Quarkmasse:

- 1 kg Magerquark
- 1 Tasse Öl
- 2 Päckchen Soßenpulver Vanille
- 250 g Zucker
- 250 ml Milch
- 4 Eier
- 3 Dosen Mandarinen
- 1 Päckchen Tortenguss

Zubereitung

Die ersten 5 Zutaten zu einem Knetteig verarbeiten. Im Kühlschrank 20 Minuten ruhen lassen, dann auf einem mit Backpapier ausgelegtem Blech ausrollen, am Rand den Teig zu einem Keil aufschichten.



Für den Belag 4 Eier und Zucker schaumig schlagen, dann Vanillesaucenpulver, Öl, Magerquark und Milch mit dem Mixer unterschlagen. Mandarinen abseihen, den Saft aufbewahren. Die Mandarinen mit einem Rührlöffel unter die Quarkmasse heben. Auf den ausgerollten Boden streichen und bei 200° im vorgeheizten Backofen 30-40 Minuten backen.

Den Kuchen auskühlen lassen und mit Mandarinentaft und Wasser den Tortenguss aufkochen und auf dem erkalteten Käsekuchen verteilen.

Guten Appetit!



Schulzes *Veranstaltungstipps*

ich habe wieder einige Daten für 2012 zusammengestellt, welche für den Einen oder Anderen von Interesse sein könnten.

11.-13. Mai	Hamburger Hafengeburtstag
13. Mai	Stader Trödelmarkt
19. Mai	Stade- Hansemahl- größtes Labskausessen
14.-17. Juni	Stader Altstadtfest
21.-24. Juni	Glückstädter Matjeswochen
29. Juni-01. Juli	Brunsbüttel, NOK- Geburtstagsfeier
07.-08. Juli	Brunsbüttel , Shanty Chor Festival
12.-17. Juli	Stade, Winzerfest- der alte Wein muss weg
27.-28. Juli	Otterndorfer Altstadtfest
16.-19. Aug.	Cuxhavener Winzerfest- siehe Stade ???
02. Sept.	Stader Trödelmarkt
07.-09. Sept.	Stader Weinmarkt
14. Okt.	Stader Shantychor Festival



Dieser Veranstaltungskalender erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, nur Anregungen solltet ihr in der Nähe sein.

Peter Schulze, Assistent der Tourismusedirektionen an der Unterelbe



Peter und Marianne- beim Sundowner in Laboe. Foto: Jörg Bookmeyer



Wanderpokal ESV- Ansegeln

Unser Segelkamerad Horst Kreth bereitet sich auf seinen wohlverdienten Ruhestand vor. Beim Aufräumen fiel ihm nach 37 Jahren! ein alter Pokal in die Hände. Ein etwa 15 cm hoher Halbliter Bierkrug aus Zinn, zünftig mit Deckel. Er entspricht sicher nicht mehr so ohne weiteres dem heutigen Zeitgeschmack und ich bin mir nicht sicher, ob man ein derart gediegenes Gefäß heute noch als Pokal einsetzen würde.

Dennoch soll dieses Teil erneut, oder besser gesagt, wieder als Pokal Verwendung finden.

Den Deckel zierte die ins Auge fallende Gravur: „ESV“ und auf dem Becher steht wesentlich kleiner: „Wanderpreis Ansegeln“ Das mag ein Grund sein, weshalb der erste ebenfalls auf dem Topf festgehaltene Gewinner „1974 Günter-Quadrat Horst Kreth“ den Passus „Wanderpreis“ vor 37 Jahren glatt überlesen hat. Günter-Quadrat hat nichts mit unserem Kommodore zu tun. Es ist der Name der Jolle, mit der Horst seinerzeit diesen Siegr errungen hat. Der Becher zinnschimmerte in seiner Vitrine vor sich hin und wanderte dann im Lau-

fe der Jahre vermutlich hinter die sich davor aufreihenden Bücher.

Der Mensch, der spätestens zum Jahreswechsel, stets aufs neue gute Vorsätze fasst; muss am Ende jeden Jahres doch immer wieder feststellen, dass der eine oder andere Punkt nun doch wieder nicht realisiert wurde. So muss es Horst mit der Idee: „Wenn ich mal Zeit habe, räume ich den Bücherschrank auf!“ auch gegangen sein.

Im letzten Herbst war es dann soweit und ihm fiel das gute, alte Stück wieder in die Hände.

Traditionen entstehen und werden dadurch erhalten, dass man sie jahre- und jahrzehntelang pflegt. Die alte englische Monarchie macht uns das im Vergleich zu unserem kleinen „Königreich am Köhlfleet“ vor! Nach diesem generationslangem Dornröschenschlaf soll dieser Pokal nun wieder bei unseren Ansegelveranstaltungen als echter „Wanderpreis für alle“ zu neuem Leben ersegelt werden.

Gewinner ist jeweils, das Schiff, das als zweites das Ansegelziel erreicht.



Getreu dem Motto der Flensburger Rumregatta:

„Lieber heil und Zweiter, als Erster und breiter!“

Auf dem Becher ist noch viel Platz für zukünftige Gewinner-Gravuren

Heinz Valet



Zu guter *Letzt*

Aus den Mitteilungen des Deutschen Segler-Verbandes:

Segelclub RHE ist „Verein des Jahres 2011

am 30. Oktober wurden der Segelclub RHE auf der hanseboot als „Verein des Jahres“ ausgezeichnet. Der Verein setzte sich mit seinem modernisierten Ausbildungskonzept durch. Der von der Hamburg Messe und dem SVG-Verlag ins Leben gerufene Wettbewerb richtet sich an alle im Nachwuchssport engagierten Mitgliedsvereine des Deutschen Segler-Verbandes und des Deutschen Motoryachtverbandes (DMYV).

Hans-Otto Schümann hat am 4. Dezember seinen 95. Geburtstag gefeiert. Der DSV-Ehrenpräsident und Kommodore der Kreuzer-Abteilung des DSV prägte mit seinem vielfältigen Engagement über Jahrzehnte den deutschen Segelsport. Legendär sind seine Regattaerfolge beim Admiral's Cup in England. Für seine Verdienste wurde Hans-Otto Schümann u. a. mit dem Bundesverdienstkreuz und mit dem Silbernen Lorbeerblatt des Bundespräsidenten ausgezeichnet.

DSV für Sportbootführerschei
Der Deutsche Segler-Verband hat sich zum Antrag der Regierungsfractionen „Neue Impulse für die Sportbootschiffahrt“ (Drucksache 17/7937) für die Beibehaltung des Sportbootführerscheins in der wichtigen Fahrzeuggruppe von 5 bis 15 PS ausgesprochen. Die Abstimmung des Bundestags über den Antrag stand ursprünglich für den 15. Dezember auf dem Programm,

wurde aber kurzfristig auf Januar 2012 vertagt. Die Stellungnahme des DSV sowie aktuelle Informationen zum Thema stehen auf der Homepage www.dsv.org

Richtlinie zum Schutz der Meere
Die 2008 in Kraft getretene Europäische Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie hat das Ziel, die natürlichen Ressourcen des Meeres und die komplexen Meeresökosysteme durch einen Ordnungsrahmen für die EU-Staaten zu schützen und zu erhalten. Im Oktober wurden in Deutschland die ersten dafür erstellten Berichte zum Zustand der Gewässer und zur Festlegung von Umweltzielen veröffentlicht. Bis 16. April 2012 können Interessierte die Berichte auf www.meeresschutz.info Stichwort „Öffentlichkeitsbeteiligung“, einsehen und Stellungnahmen einreichen.

Müll voraus
Der NABU und der Deutsche Segler-Verband haben eine Initiative für einen naturverträglichen Umgang mit den Meeren gestartet. Dazu passend wurde im September 2011 das Faltblatt „Müll voraus - Segel setzen für saubere Meere“ im Rahmen des Förderprojektes „Meere ohne Plastik“ entwickelt. Der Flyer führt in die Problematik der verschmutzten Ozeane ein und zeigt, wie sich Naturschützer und Segler für den Erhalt der marinen Lebensräume einsetzen können. Zusätzlich werden gesetzliche Bestimmungen und Umweltinitiativen im Wassersport vorgestellt.



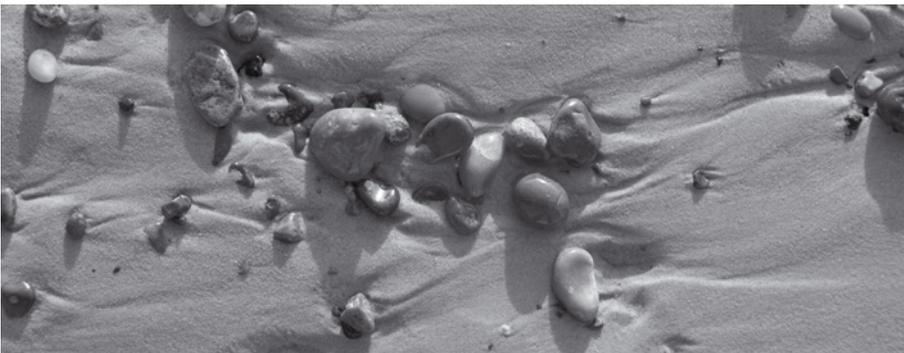
REGATTATERMINE 2012

Datum	Name der Regatta	Kategorie	Veranstalter	Ort
31.03./01.04.	Frühjahrs-Verbandsregatten	J24, Laser SB3, Starboot	HSC	Alster
14. - 15. April	Laser Pfahl-Ewer-Cup	Laser	BSC	Elbe
25. April	Mittwochssegeln HKS	YS	BSC	Elbe
28. - 29. April	Elbe-Auftakt-Regatta	ORC, YS, OD	SVAOe	Elbe
05./06. Mai	HHer Jugendseglerreffen	JWK, 420er, Teenie, Laser, Europe	HSgJ, HSC	Alster
05. Mai	Elbe- Klassik, Geschwaderfahrt	KR, mR u.a.	FKY	Altes Land
05. Mai	SCU Regatta	YS, X-79, Folke	SCU	Elbe
09. Mai	Mittwochssegeln HKS	YS	BSC	Elbe
12./13. Mai	Elbe-Pokal-Regatta	J 24, Jollen	BSC	Hamburg
12./13. Mai	Glückstadt-Regatta	ORC, YS, OD	NRV, HSC	Elbe
23. Mai	Mittwochssegeln HKS	YS	BSC	Elbe
25. - 28. Mai	Nordseewoche	ORC, TCF	RGNW	Helgoland
26./27. Mai	König & Cie Opti Regatta	Opti A+B	MSC	Hamburg
02. Juni	Nedderelv-Regatta	YS	Gruppe Nedderelv	Elbe
02./03. Juni	Elbedamm-Regatta	J 24, Jollen	MSC	Hamburg
06. Juni	Mittwochssegeln HKS	YS	BSC	Elbe
09. Juni	Cuxhavener Seewettfahrt	YS	SVC	Elbe
09. Juni	ASC Regatta	YS	ASC	Elbe
10. – 12. Juni	Robbe & Berking Classics	KLR, KR, mR u.a.	FKY	Flensburg
15. – 17. Juni	Rendezvous der Klassiker	KLR, KR, mR u.a.	FKY	Kiel
16. – 24. Juni	Kieler Woche	ORC, OD	KYG, NRV, VsaW, HSC	Kiel
20. Juni	Mittwochssegeln HKS	YS	BSC	Elbe
07. – 15. Juli	Warnemünder Woche	ORC, YS, OD	SV Sch, WSC	Warnemünde
12. – 13. Juli	Hamburger Meisterschaft + Jugendmeisterschaft	Pirat	NRV	Hamburg
20. – 29. Juli	Travemünder Woche	ORC, YS, OD		Travemünde
08. August	Mittwochssegeln HKS	YS	BSC	Elbe
11. – 12. August	Summer Classics	Trad. Holzboote	HSC	Alster
11. – 12. August	Offenship Junior Cup	Opti	MSC	Hamburg
16. – 19. August	24. Klassikerregatten	KLR, KR, mR u.a.	FKY	Laboe
22. August	Mittwochssegeln HKS	YS	BSC	Elbe
25. August	Brunsbütteler Elbewettfahrt	YS	SVB	Brunsbüttel
25./26. August	Sanduhr Regatta	J 24, Folke, Jollen	MSC	Hamburg
01. September	Blaues Band	YS, ORC, OD	SVN	Elbe
02. September	Elbauf-Wettfahrt	YS, ORC, OD	SVWS	Elbe
05. September	Mittwochssegeln HKS	YS	BSC	Elbe
07. - 09. Sept.	German Open J24	J 24		Boltenhagen
08. September	Oberndorfer Herbstregatta	YS	SGO	Elbe
07./08. Sept.	Yachthafenfest	Optis	HYG	Wedel
08./09. Sept.	Elbe-Sand-Regatta	J 24, Jollen	BSC	Hamburg
15. September	Pagensandregatta	YS, ORC, OD	SCOe	Elbe
16. September	Magistratspreis	YS	SVWS	Elbe
19. September	Mittwochssegeln HKS	YS	BSC	Elbe
29. September	Senatspreis der Elbe	YS, ORC, OD	BSC, ASV	Elbe



ESV Termine 2012

14.03.12 - 19.00 Uhr	Monatsversammlung März
11.04.12 - 19.00 Uhr	Monatsversammlung April
09.05.12 - 19.00 Uhr	Monatsversammlung Mai mit Sommersingen und Grillen
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
10.10.12 - 19.00 Uhr	Monatsversammlung Oktober
14.11.12 - 19.00 Uhr	Monatsversammlung November
02.12.12 - 15.00 Uhr	Senioren und Ehrentreffen
08.12.12 - 08.00 Uhr	Weihnachtsmatchrace



oben: Ansteuerung Hvide Sande- Dezember 2011



Arbeitseinsatz am 24. März 2012



Heiss- Heiss und Fofftein eröffnen die Westanlage in Wedel am 01. April 2012