



ESV Information

Elb-Segler-Vereinigung e.V.

Januar 2011



Mitglied im Deutschen Segler-Verband



ELB - SEGLER - VEREINIGUNG E.V. , HAMBURG

HERAUSGEBER:

Blankeneser Hauptstraße 97, 22587 Hamburg
Tel/ Fax und Anrufbeantworter: 040 / 86 60 80 22

VEREINSGELÄNDE:

ELB - SEGLER - VEREINIGUNG E.V.
Antwerpenstraße 15, 21129 Hamburg Tel.: 040 / 740 16 08

KONTEN:

HAMBURGER SPARKASSE
Kto. Nr.: 1373/122108 BLZ: 200 505 50

SPENDENKONTO:

HAMBURGER SPARKASSE
Kto. Nr.: 1373/123023 BLZ: 200 505 50

INTERNETADRESSE:

www.elb-segler-vereinigung.de
Benutzer: Mitglied, Kennwort: Blumenkohl

VORSTAND:

1. Vorsitzender: Axel Sylvester, Blankeneser Hauptstraße 97,
22587 Hamburg, Tel.: 040 / 86 60 80 22,
e-mail: axel.sylvester@mac.com
2. Vorsitzender: Bernd Buchholz, Pinneberger Weg 15, 20257 Hamburg
Tel.: 040/850 91 57, e-mail: bernd.buchholz@web.de.
- Schriftführer: Dieter Holm, Dreangel 9 b, 24558 Henstedt-Ulzburg
Tel.: 04193 / 92 343, e-mail: dieter-holm@versanet.de
1. Kassiererin: Ingrid Paradies, Königsbergstraße 117, 22880 Wedel
Tel.: 04103 / 81 785, e-mail: klausparadies@gmx.de
2. Kassierer: Klaus Paradies, Königsbergstraße 117, 22880 Wedel,
Tel.: 04103 / 81 785, e-mail: klausparadies@gmx.de
- Leiter der Jugendabteilung: kommissarisch: Axel Sylvester
- Obmann Yachthafenausschuss: Matthias Weiss, Stübeheide 164a, 22337 Hamburg,
Tel: 0179 222 30 94,
e-mail: matthias.weiss@baslerweb.com
- Obmann Köhlfleetausschuss: Dr. Stephan Diebitz, Feldstraße 5, 22696 Witzhave
Tel: 04104/ 690 220, e-mail: ln2@gmx.de
- Obmann INFO - Redaktion: Henning Dau, Steinwegenskoppel 2,
22359 Hamburg, Tel.: 040 / 605 56 11,
e-mail: henning-dau@arcor.de
- Obfrau Fahrten-und Festausschuss: Kathrin Diebitz, Feldstraße 5, 22969 Witzhave
Tel: 04104 / 690 220; e-mail: kdiebitz@web.de



Inhaltsverzeichnis

Seite	Thema
Titel	"Albatros" auf dem Absegeln. Foto: Kathrin Diebitz
2	Impressum
3	Inhaltsverzeichnis
4	Familien- und Schiffsmeldungen
5	Schweizer U- Boot passiert Willkommhöft - H. Dau
6	Wenn der Amtsschimmel nasse Füße kriegt - A. Helm
9	75 Jahre SY "Chinook" - M. Löbering
15	Kann Kälte töten? - Dr. Jens Kofahl
19	Havarie mit der "Sinfonie Sylt" - A. Michelchen - Interview: A. Sylvester
23	Gelände- und Hallenordnung - Stephans Kurzfassung
24	Einladung zur Jahreshauptversammlung mit Tagesordnung
25	Organisatorisches zur Jahreshauptversammlung
26	Absegeln 2010 - A. Sylvester
28	Aus Georgs Kombüse: Koteletts in Malzbier
29	Zu guter Letzt
30	Regattatermine 2011
31	ESV- Termine 2011
Rückseite	Vereinsgelände im Winter - Fotos: K.&S. Diebitz, A. Sylvester

Bildnachweis:

Titel: Kathrin Diebitz

Rückseite: Kathrin und Stephan Diebitz, Axel Sylvester

Weitere Fotos in dieser Ausgabe von Jan Kowitz (S. 4), Michael Löbering (S. 9 - 14), Kai Greiser (S. 15), Andreas Michelchen (S.19 - 23), Kathrin Diebitz (S.26) 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

Tjorven Marie Kowitz hat einen Bruder bekommen. Anton Kowitz wurde am 9. August 2010 um 09:49 Uhr geboren. Länge über alles 50 cm, Gewicht 3370g. Wir gratulieren den glücklichen Eltern Ute und Jan Kowitz.



Fritz und Gisela Niemeyer haben die LM 27 „Abraxas“ von Familie Vehrs gekauft.

Michael und Angelika Löbering haben den Hanseat 70 „Vagabund“ von Jens und Edith Begemann übernommen. Ihr 40er Seefahrtskreuzer „Chinook“ steht zum Verkauf.

Wir trauern um:

Brigitte Eckert. Sie hat in ihrem 75. Lebensjahr ihre letzte Reise angetreten.

Überraschend erreichte uns die Nachricht vom Tod von Bodo Kiecker. Er verstarb für uns vollkommen unerwartet im 61. Lebensjahr.

Wir werden ihnen ein ehrendes Andenken bewahren.



Schweizer U- Boot

passiert Willkommenhöft

Unser Mitglied Fritz Niemeyer, der langmähige und bärtige Lehrer in Pension, begrüßt zu manchen Zeiten die Schiffe in der Schiffsbegrüßungsanlage in Schulau. Eines guten Tages tauchte dort auch eine Schweizer Familie auf. Sie waren die gut 800 km aus der Schweiz angereist, um auch einmal ein Schiff begrüßen zu können, zumindest diese Zeremonie mitzuerleben.

Leider war wegen der ungünstigen Tide weit und breit kein Schiff, weder ein- noch auslaufend zu sehen und selbst auf Nachfrage bei unserem Fritz, der gerade Dienst hatte, sollte auch während der nächsten Stunde kein Schiff die Elbe bei Schulau passieren.

Da der Zeitplan der Schweizer sehr eng gesteckt war, wurden deren Gesichter immer länger und die 800 km aus der Schweiz nach Schulau schienen völlig vergebens zurückgelegt worden zu sein.

Da ging Fritz noch einmal in sich,

betrachtete angestrengt die Liste der Termine der passierenden Schiffe und fand eine Lösung:

Etwa in 10 Minuten würde ein Schweizer U-Boot elbauf Schulau passieren. Aus verständlichen Gründen wegen der strengsten Geheimhaltung jedoch in abgetauchtem Zustand.

Die Mienen der Schweizer erhellten sich. Etwa 10 Minuten später wurde das vorbeifahrende, abgetauchte U-Boot mit dem üblichen Zeremoniell begrüßt. Nichteinmal das Sehrohr (oder Seeror?) war wegen der kappeligen Elbe zu sehen. Trotzdem: Überglücklich traten die Schweizer die Heimreise an.

So wurde mir diese Geschichte von Fritz zugetragen. Ich frage mich bis heute, ob er nun den Schweizern oder mir einen „Bären aufgebunden“ hat.

Sollte er nicht mir einen solchen aufgebunden haben, so lasst bitte auf keinen Fall der Schweizer Familie diese Ausgabe der Info in die Hände fallen.

Henning Dau



Wenn der *Amtsschimmel* nasse Füße kriegt

oder wie wichtig ist ein Elbeatlas

In diesem Jahr hatten wir auf dem Wasser eine Begegnung der besonderen Art zu verzeichnen: Im Juni haben wir Hannes nach seinen stressigen Prüfungen zum Abschluss des Studiums für eine kurze Helgo- Tour entführt und bei allerfeinstem Wetter nach Stopp in Glückstadt am Dienstagabend um 20.05 Uhr Cuxhaven erreicht. Der Plan war, nach einem leckeren Menü einen gemütlichen Bordabend zum Entspannen zu erleben – doch es sollte anders kommen: Fofftein hat die Leinen noch nicht fest, als ein Polizeischlauchboot am Heck vorbeifährt. Wir grüßen, auch weil wir einen der Kollegen als befreundeten Segler kennen, finden eine freie Box und binden fest.

Nur Minuten später steht der arme Kollege zerknirscht bei uns am Schiff und kündigt seinen Vorgesetzten an, der unbedingt bei uns eine „vorfalls-unabhängige Kontrolle“ durchführen will.

Wir gehen davon aus, dass wir dies erstens nicht verhindern können und

zweitens schnell hinter uns haben werden, da wir uns keiner Sünden bewusst sind und alle Papiere an Bord ordnungsgemäß mitführen.

Welch ein Irrtum! Glaubt bloß nicht, dass korrektes Verhalten und gültige Papiere reichen, die Waschpo schnell wieder von Bord zu haben und das bereits in Vorbereitung befindliche Essen dann auch in aller Ruhe im Magen verstauen zu können.

Nur Minuten nach der Ankündigung haben wir drei offizielle Herren im Cockpit sitzen. Noch denken wir, dass es ja vielleicht ganz gut ist, wenn die mal hier und da nach dem Rechten sehen...

Nachdem wir Eigentumsnachweis, Führerscheine, Funksprechzeugnis, Anmeldung der Funke usw. vorgezeigt haben, werden

wir noch über die auf der Elbe zu hörenden Funkkanäle abgefragt. Glücklicherweise ist Norbert total im Film und rattert die entsprechenden Kanäle der Revierfunkzentrale einwandfrei runter.





Ich bin inzwischen schon unter Deck verschwunden, um meine deutlich aufkeimende schlechte Laune nicht zu deutlich werden zu lassen und mich dem Warmhalten des Essens zu widmen.

Irgendwie wurde uns immer klarer, dass der Gruppenführer nicht zufrieden damit war, nichts gefunden zu haben und nach weiteren Möglichkeiten regelrecht suchte.

Auf die Kontrolle der Rettungsmittel, was ich ja vielleicht noch sinnvoll gefunden hätte, ist er dabei nicht gekommen. Dafür wollte er nun wissen, welche Seekarten wir mitführten und diese in Augenschein nehmen. Also warf ich ihm unsere gesamten Sportbootkartensätze ins Cockpit und machte darauf aufmerksam, dass wir gerade zwei Monate zuvor zusätzlich die Plotterkarten auf den neuesten Stand upgedatet haben. Aber auch dies reichte ihm nicht: Welche Elbekarten wir denn wohl benutzen würden war nun die nächste Frage.

Ich reiche umgehend unseren Elbeatlas von 2006/2007 heraus, der uns - wie den meisten anderen Elbeseglern - stets beste Dienste leistet.

Nun hatte er endlich was gefunden! Der

Elbeatlas sei ja viel zu alt und wir wären ja verpflichtet, stets mit dem neuesten Kartenmaterial zu fahren.

Freundlich bot er uns an, ein Protokoll von der Kontrolle anzufertigen, eine Män-



gelbescheinigung auszustellen und auf die Verhängung eines Bußgeldes zu verzichten, wenn wir uns unverzüglich am Folgetag eine neuen Elbeatlas besorgen und diesen bei der Wasserschutzpolizeistation vorzeigen würden. Unser Einwand, dass wir uns im Urlaub befänden und am nächsten Tag nach Helgoland segeln wollen galt nicht; wir sollten den neuen Elbeatlas den Kollegen dort vorzeigen und diese sollten dann den Vorgang zur Wache nach Cuxhaven faxen.

Die Ausfertigung eines mehrseitigen Protokolls, einer Kontrollbescheinigung und des Mängelbescheids dauerte dann noch ca. 20 Minuten, so dass wir an diesem Tag insge-



samt drei Beamte ca. jeweils eine Stunde beschäftigt haben.

Unser Verständnis für die Maßnahme war inzwischen genauso reduziert, wie unser zusammen geschmurgeltes Essen in der Pfanne.

Norbert hielt sich noch vergleichsweise wacker, während ich mich in Grund und Boden schämte, auch Beamtin zu sein und mit erleben zu müssen, wie Steuergelder massiv zum Fenster heraus geworfen werden, nur um das Tagebuch der Waschpo- Wache Hamburg, Außenstelle Cuxhaven, zu füllen und damit angeblich seine Daseinsberechtigung nachzuweisen!

Am nächsten

Tag starteten wir wie beabsichtigt nach Helgoland. Dank des örtlichen maritimen Shops hatten wir die Möglichkeit, den ganz aktuellen Elbeatlas ohne große Ausgaben bei der Helgoländer Wache vorzulegen. Dort guckte man uns an wie Marsmenschen, zeigte sich gar nicht erfreut über den Arbeitsauftrag der Festlandskollegen, aber kam der Aufforderung nach.

Eigentlich wollten wir im Nachhinein noch bei der Wache in Cuxhaven nachfragen, auf Grund welcher Rechtsgrundlage wir denn wohl zum Kauf des Elbeatlasses verdonnert worden sind. Unserer Kenntnis nach ist erstens der Elbeatlas kein Ersatz für amtliche Seekarten und zweitens sind wir als nur privat genutztes Schiff ohne Passagierbeförderung oder gewerbliche Nutzung nicht ausrüstungspflichtig und können auch mit Brötchentütennavigation unterwegs sein, zumindest solange wir keinen Seeunfall verursachen und es zu einer versicherungsrechtlichen Auseinandersetzung oder See-

gerichtsverhandlung kommt. Wir wollten dies mit einer Beschwerde über den Gruppenführer verbinden. Inzwischen haben wir allerdings aus

gut informierten Kreisen gehört, dass der Beamte inzwischen bereits von der Wache versetzt worden ist. Ich hoffe wir können davon ausgehen, dass der Amtsschimmel in anderer personeller Besetzung nicht ebenso heftig gewiehert hätte ...



Annett Helm



75 Jahre S.Y. Chinook

1935 - 2010

Biographie der Segelyacht „Chinook“,
vormals „Leif“ und ?.



Foto: Spiegel... seiner Mannschaft und am Schluss eine Frage.

„Du weißt immer noch nicht, woher Dein „Chinook“ kommt, wo er gebaut wurde und wer der Konstrukteur ist?“ Kurt Schultz sah mir von der Seite über die Schulter geneigt tief in die Augen und ohne weiter zu zögern sagte er: „Mein Junge, das ist doch völlig unwichtig – wichtig ist wie der Zustand heute ist, wie gut er gepflegt und ausgerüstet ist und wie er segelt, das ist wichtig und nicht wer ihn irgendeinmal vor -zig Jahren gebaut hat. „Nee nee...“ und während Kurt mit leicht singender Stimme diese Sätze in anderer

Reihenfolge wiederholend neu komponiert, treibt es mir heimlich den Schweiß

auf die Stirn bei dem tiefen inneren Gedanken, wie denn so nach 75 Jahren meine Original-Kielbolzen aussehen könnten...!?

Dennoch hat mich die Suche nach Chinooks Herkunft nicht losgelassen.

Der 75 Jahre alte 40er Seefahrtkreuzer segelt immer noch prächtig und schnell und das Schiff ist immer stärker als die Mannschaft.

Übernommen haben Angelika und ich den Chinook als 40er Seefahrtkreuzer am 30.10.1985 zur Wintersaison von Wolfgang Stamer, der damit sogar in Oslo gewesen ist.

Das Schiff ist 10,20 m, entsprechend 32,7 Fuß lang, Länge über Deck 9,95m, Länge Wasserlinie 7,75m, Breite 2,50m, Tiefgang 1,50m, Gewicht 6t, slupgetakelt.

Gleich im Mai 1986 ging unsere erste Reise über Brunsbüttel zum Kieler Yachtclub in Düsternbrook, weiter kreuz und quer durch die Dänische Inselwelt. Kaum war



Seeland erreicht, ging es sofort mit der Bahn nach Kopenhagen.

1987 segelten wir zur Insel Mön, 1988 wurden Helgoland und sämtliche Nebenflüsse der Unterelbe erkundet.

1989 wurden die ostfriesischen Inseln bereist und über die westfriesischen Inseln Texel, Vlieland, Terschelling und Schiermonnikoog, das Ijsselmer und die Friesischen Meere der Niederlanden befahren.

Von Mitgliedern des ESV-Ausschusses Fahrtenwettbewerb wurde ich ermuntert, meine Logbücher zur Bewertung einzureichen.

Ab 1990 hagelt es Medaillen:

- Silbermedaille 1990 für das Abwettern im Orkan auf Helgoland und Durchkreuzen der Wattenlandschaft von Sylt, Amrum, Föhr und Eider mit einem Langkieler.
- Goldmedaille 1991 Wattenkreuzfahrt Ostfriesische Inseln
- Goldmedaille 1992 Ostwärts nach Wismar mit „Drachenfischen“
- Bronzemedaille 1993 Schlei und Teilnahme an der 5. Veteranenregatta des Freundeskreises Klassische Yachten in Laboe
- Bronzemedaille 1994 Dänische Südsee und 6. Veteranenregatta usw.

Unser Segelrevier ist damit umfassend beschrieben.

Außerdem wurde ich vor 20 Jahren neben Jürgen Kowitz und Heinz Valet als 3. Mitglied in den Fahrtenwettbewerbs-Ausschuss der ESV zur Ausschreibung und Vergabe des „Hein- Garbers- Erinnerungspreises“ aufgenommen.

Anfangen habe ich 1965 im Alter von 12 Jahren mit einem Paddelboot, einem Mahagoni-Wanderzweier namens „See-rose“, bin mit Ebbe und Flut auf der Ochtum und Weser groß geworden und habe mit Gaffelrigg und selbstgebauten Seitenschwertern Bremerhaven und die angrenzenden Wattengebiete paddelnd und segelnd erkundet.

Weitere 10 Jahre wurde mit einem Piraten auf der Weser gesegelt und zum Beispiel in der Eingangsluke des Leuchtturmes „Hohe Weg“ übernachtet – das war im



Foto SY Chinook von 1935 Anfang der 70er Jahre noch mit Originalaufbau



ersten Jahr, nachdem die Leuchttürme in der deutschen Bucht nicht mehr von Leuchtturmwärtern bewohnt waren.

In der weiteren Ausbildungszeit in Braunschweig und Bremen wurde mit dem ersten Kajütboot "Putsch", einer Fürstenauna-Carina, einem Sperrholz-Kimmkielerbooten über die Westfriesischen Wattenmeerinseln (NL) kommend die Friesischen Meere und das IJsselmeer bereist, wie auch der Dollart und der wunderschöne Elisabethfehn-Kanal in Ostfriesland, bei dem man die heute denkmalgeschützten Schleusen noch selbst bediente.

Das nächste Boot zu Zeiten des Pharmaziestudiums in Marburg lag ziemlich hoch und trocken auf einem Gut bei Eckernförde: An einem alten Seefahrtkreuzer wurde mehrere Jahre lang restauriert und z.B. ca. 90 m Planken gewechselt, Hobelspan für Hobelspan eingepasst und mit 540 Kupfernieten abgedichtet. SY „Klappersack“ wurde jedoch als Baustelle weiterverkauft und vom Nacheigner wenig später als schwimmend und segelnd gemeldet.

Weiter an der Uni Marburg, auch hoch und trocken, konnte ich als Segel-Dozent des universitären Sportinstituts prima Segelwanderlehrgänge und -touren auf Plastik-Kajüttschiffen über den Limfjord betreiben und Geschwaderfahrten mit 5 Schiffen über das IJsselmeer gestalten. Na ja, dort im Binnenland tauchten selten Segler mit einer solchen seemännischen Praxis auf:

A-Schein-Ausbildung 1973 DHH Steinhude

der Meer Mardorf auf Zugvögeln, durchgefallen in der praktischen Prüfung bei wenig Wind; in der Wiederholungsprüfung bei Sturm mit Bravour bestanden als einer der wenigen nicht gekenterten Prüflinge.

BR-Schein-Ausbildung 1974 DHH-Yachtsschule Glücksburg mit Ausbildung auf Folkebooten und einem stürmischen Törn auf der unvergesslich nassen Colin-Archer-SY "Gudrun" einmal Rund Seeland, dieses neu restaurierte Schiff wurde gerade in der letzten „Yacht“ des Jahres 2010 beschrieben.

Sportbootführerschein-Ausbildung 1975, DMYV in Braunschweig in einer Ausweichbucht auf dem Mittellandkanal. Oh jeh, oh jeh, das Kleinstboot mit riesigem Außenborder durfte man nicht verlassen, sonst wäre es hintenüber gekentert.

Sportseeschifferzeugnis 1978 an der Hochschule für Nautik in Bremen

Später kamen folgende Scheine hinzu:

Allgemeines Sprechfunkzeugnis für den Seefunkdienst 1987 am Fachbereich Seefahrt der Fachhochschule in Hamburg

Sporthochseeschifferzeugnis 1989 ebenfalls am FB Seefahrt Fachhochschule in Hamburg, die gab es damals noch, ausgerüstet mit den hochwertigsten Geräten, die man zum Erlernen der seemännischen Praxis benötigt. Vom Dach aus unter einem Antennenwald haben wir die für die Astronavigation notwendigen Peilungen mit dem Sextanten an den Pylonen der Köhlbrand-



brücke ausprobiert. Heute wird über die Zukunft des im „Bauhaus-Stil“ errichteten Gebäudes hoch auf den Rainvilleterrassen täglich neu spekuliert. Meinen letzten Schein erhielt ich durch Umschreibung: Amtl. Sporthochseeschifferschein 1994 f. Yachten mit Antriebsmaschine / unter Segel für weltweite Fahrt, Hamburg.



Die Segelyacht „Chinook“ trug früher den Namen „Leif“. Der ehemalige Name ist nicht ganz sicher übermittelte und trug eine Folgenummer z.B. „Leif 3“ oder „Leif 5“ (Ulli David).

„Chinook“ lag etwa im Jahr 1973 in der alten Holzhalle der ESV links neben dem Mittelposten und war von Werner Meinck in folgendem Zustand zu verkaufen: Neu GFK-überzogen, gespachtelt, unlackiert, Rumpf mit Original-Aufbau ohne Mast, ohne Rigg, ohne Segel und ohne Motor. Der alte Motor, ein Lloyd-Alexander

wurde von Werner Meinck ausgebaut (U. David).

Daneben lag ein ähnlich aussehendes Schiff „Liekedeeler“ von Dieter Schmale, das später auch Ingo Mandel und Peter Krutein gehörte. Der Aufbau wurde mit einer Kettensäge herausgetrennt und baulich erhöht, praktische Stehhöhe im Salon

und Sitzhöhe im Vorschiff eingebaut. Gleiches Schicksal erfuhr „Chinook“ wenig später ca. 1975. Fotos vom Originalaufbau sind noch vorhanden. Den Rückbau in den Originalzustand überlasse ich gerne einem Nachfolger. Sollte der Originalzustand zu wenig Platz bieten, so gibt es bereits sehr schöne Entwürfe von Heinz Valet für einen runderen und klassisch gefälligeren Aufbau.

Das Schiff wurde von Wolfgang Stamer umgetauft. Der Name „Chinook“ wurde aus einem Lexikon herausgesucht und bezeichnet einen Fallwind in den kanadischen Rocky Mountains, oder einen Indianerstamm, eine Provinz ebenfalls in Kanada, einen US-Militärhubschrauber oder eine Hunderasse.

Gemeint war natürlich der Fallwind, denn viele Schiffe wurden seinerzeit nach Winden wie Bora oder Mistral getauft.

Roland Peemöller kannte noch die Vor-



eigner, das Kölner Ehepaar (Ihle oder Ihlfeld? U. David), die aus Bonn angereist kamen und das Schiff in den Verein (ca. 1970?) brachten. Sie haben damit wenige sehr feuchte Saisons wegen undichter Planken an der Ostsee erlebt und haben es dann im Verein mit Kunststoff überzogen. Roland hatte damals die „Vagant“, die später Wilhelm Lehne erwarb und heute Rainer Schuster gehört.

U. David ist seit 1971 im ESV, hat sich für zu verkaufende Schiffe des Sommerlagers interessiert, war auch auf dem überzogenen Chinook an Bord, schönes Schiff, wenig Platz, aber nicht finanzierbar so ohne Zubehör. Im Dezember 1973 hat U. David seine „Anas Expedita“ gekauft, (34' Schneeziege, Teakdeck von Werner Hohmann) und bei leichtem Eisgang aus dem Nesskanal geholt.

Ca. 1974 hat Wolfgang Stamer Chinook erworben, ausgerüstet, aufgeriggt, gesegelt



und vermutlich 1975 oder 1976 den Aufbau abgerissen und erhöht neu aufgebaut.

Die meisten Segel waren schon alt, als wir



vor 26 Jahren das Schiff gekauft haben, aber sie erfüllen teilweise noch heute ihren Zweck und sind sehr angenehm Dacronweich. Es gibt nichts Schöneres als beim Segelwechsel auf dem Vorschiff dort voll hinein zu greifen, arme Rollfockfahrer.

Das Baumaterial des Rumpfes von 1935 ist Pitchpine 26 mm auf unterschiedlich dicken Eichenspannten (s.Foto) und teilweise

mit Stahlträgern verstärkt, S-Spant-Bauweise, kupferverniert.

Im Jahr 1972 ist der Rumpf 5-fach und bis über das Deck 3-fach GFK-beschichtet worden, wie auch der Kiel von unten. Rund 40 Jahre nach dem GFK-Auftrag hat sich diese in anderen Fällen oft als Leichten-tuch bezeichnete Maßnahme als Glücksfall erwiesen. Der Überzug macht das Schiff äußerst



stabil (2 Schiffe in einem Rumpf) und ist, wenn man es nicht weiß, nicht unmittelbar ersichtlich! Und er macht das Schiff relativ pflegeleicht.

Der Einbaumotor ist ein Benziner mit ausgesprochen ruhiger Fahrkultur, immer zuverlässig, sofern man ihn nicht fahrlässig mit Kühlwasser ersäuft, ein Albin 0-21 Serie 4, Bau-Nr.47404, Baujahr 1970 mit 10 PS, 2 Zylindern, 4-Takt, Seewasserkühlung, Benzinpumpe, Verbrauch 2,3 l je Stunde Benzin normal bleifrei.

Zu Risiken und Nebenwirkungen von Benzin und Gas an Bord fragen sie Ihren Apotheker ...? Nein nun stellt einmal der Apotheker die Fragen:

Denn was ist denn jetzt hier los? Wir müssen uns von Chinook trennen, völlig überraschend und unvorhersehbar und viel zu früh für unsere gegenwärtige Lebensplanung: Wir haben von Edith und Jens Begemann ihre SY „Vagabund“ übernommen, eine Hanseat 70. Das passt aber bestens in unsere langfristige Lebensplanung: Endlich mehr Platz, keine nasse Kreuz mehr, Adieu Chemieklo, mehr Platz für unsere Bordfahrräder, einen zusätzlichen Liegeplatz in Maasholm, neue Segelreviere ... und doch wieder ein sehr schönes klassisches Schiff.

„SY Chinook“, ein Schiff, das einen 26 Jahre, also fast ein Leben lang zuverlässig begleitet hat, lässt einen nicht richtig los und ich bin nach wie vor interessiert,

mehr über die Historie oder auch Döntjes zu erfahren.

Und nun zu meiner Frage an die ESVer: Wer weiß noch mehr über Chinook zu berichten als die spärlichen Fakten, die ich in diesem Artikel zusammengetragen habe? Infos bitte an z.B. unsere email –Adresse: michael.angelika@t-online.de

Michael Löbering



1993 5. Platz auf der Veteranenregatta des FKY in Laboe des FKY



Kann Kälte töten?

Gefahren beim Sturz in kaltes Wasser

Diese Polizeimeldung war am 22.03.2010 in den Cuxhavener Nachrichten zu lesen:

Vergebliche Suche – Tödlicher Sturz in die Leine

Hannover. *Ein junger Mann ist am Samstagabend beim Landtag in die Leine in Hannover gefallen und ertrunken. Ein Augenzeuge hatte den Sturz beobachtet. Taucher suchten stundenlang nach dem Vermissten; er konnte am frühen Sonntagmorgen nur noch tot geborgen werden. (dpa)*

Nachfragen bei der Polizei in Hannover haben ergeben, dass der Verunfallte ein sonst gesunder junger Mann von 24 Jahren war, der in alkoholisiertem Zustand mit der Witterung angepasster Bekleidung aus geringer Höhe in den Fluss gefallen war. Die gerichtliche Obduktion konnte „Tod durch Ertrinken“ feststellen.

In eine vergleichbare Situation kann man nicht nur beim Segeln, sondern auch am Hafen kommen. Besonders hervorzuheben ist: eine junge und gesunde Person fällt in ein kaltes Gewässer und ertrinkt.

Unser Gefahrenbewusstsein ist diesbezüglich nicht besonders ausgeprägt, weil:

1. wir das Risiko unterschätzen, dass man überhaupt ins Wasser fallen könnte.
2. wir dann der Meinung sind, dass wir leicht wieder herausklettern können, sollten wir wirklich einmal ins Wasser gefallen sein.
3. uns die Risiken der Kälteschockreaktion nicht bekannt sind.

Der nachfolgende Artikel will auf die besonderen Gefahren beim Sturz in kaltes Wasser aufmerksam machen. Die Redaktion dankt Dr. Kofahl aus Cuxhaven für die Erlaubnis, seinen Artikel veröffentlichen zu dürfen

Beim Sturz in kaltes Wasser lassen sich 4 Stadien unterscheiden, die zu unterschiedlichen Zeitpunkten nach dem Unfall zum Tode führen können. Entscheidend sind aber die **ersten beiden**, die mit hoher Wahrscheinlichkeit unmittelbar Ertrinken nach sich ziehen können, wenn keine „wasserdichte“ Schutzbekleidung getragen wird. In diesem Zusammenhang bedeutet „kalt“ eine Wassertemperatur von 15° C und weniger! Aber die Reaktionen des Organismus auf Eintauchen in kaltes Wasser sind von

Mensch zu Mensch verschieden. Wer nicht an Kälte gewöhnt ist, bei dem können diese fatalen Mechanismen sogar schon bei Temperaturen ab 25° C auftreten.

1. Stadium: Sofortreaktion oder Kälteschock. Ursächlich ist der plötzliche Kältereiz auf die Haut. Dieses kann innerhalb von 3 – 5 Minuten nach dem Eintauchen zum Tod führen. Nicht nur bei älteren Menschen, sondern auch bei Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen!



Ursächlich sind die Reaktionen des Kreislaufs und der Atmung auf den Kältereiz. Die Reaktion setzt sofort ein, hat ihren Höhepunkt nach 30 Sekunden und kann 3 – 5 Minuten andauern. Es spielt keine Rolle über wie viel isolierendes Fett der Körper verfügt.

Schon bei Wassertemperaturen ab 25° C setzt eine verstärkte Atmung ein. Bei kälterem Wasser (unter 15°C) kommt es sofort zu einem massiven Atemzug, der bis zu 2-3 l Volumen umfassen kann und in eine unkontrollierte Hyperventilation (beschleunigte Atmung) übergeht. Es wird bis zu 4 - mal so schnell geatmet wie im Ruhezustand, was zu Schwindel, Verwirrheitszuständen und Panik mit dem Gefühl von Luftnot führen kann (1,4).

Die Fähigkeit eines normal bekleideten Menschen, an der Luft den Atem im Durchschnitt für über eine Minute anhalten zu können, reduziert sich beim Eintauchen in kaltes Wasser auf weniger als 10 Sekunden! Wenn man sich dann noch eine unruhige Wasseroberfläche mit etwas Seegang oder kurzen Wellen vorstellt, die immer wieder den Kopf und die Atemwege überspülen, dann besteht für die verunfallte Person ein hohes Risiko Wasser einzuatmen, bevor es gelingt die Atmung unter Kontrolle zu bringen. Das benötigte Volumen an Flüssigkeit, das zum Ertrinkungstod führen

kann, ist wirklich gering. Es beträgt nämlich nur $\frac{1}{4}$ - $\frac{1}{2}$ Liter.

Das so genannte Atemminutenvolumen, welches sich aus Atemfrequenz und eingeatmetem Luftvolumen pro Minute errechnet, beträgt für einen erwachsenen Mann in Ruhe etwa 6-8 Liter.

Wenn man in kaltes Wasser fällt, so kann das Atemvolumen auf bis zu 150 Liter in der ersten Minute ansteigen (1). Damit wird deutlich, dass es nur geringer Wassermengen durch Inhalation z.B. von Gischt bei jedem Atemzug bedarf, um die Lungenfunktion drastisch zu verschlechtern.

Tod durch Ertrinken infolge Beeinträchtigung der Atmung ist das Hauptproblem für sonst gesunde und auch junge Menschen!

Zeitgleich kommt es durch den Kältereiz zu einer Verengung der Blutgefäße in der Haut und durch den Wasserdruck auf die Beine zu einem Verschieben von mehr Blutvolumen in den Brustkorb und zum Herzen. Durch den erhöhten Widerstand in den Schlagadern und durch ein erhöhtes Angebot an Blut muss das Herz mehr pumpen, wodurch die Herzfrequenz und der Blutdruck krisenhaft ansteigen.

Dieses kann insbesondere bei schon vorliegendem hohem Blutdruck oder auch bei älteren Menschen zu Herzinfarkt, Hirnblutung oder Schlaganfall führen. Der zwangsläufige Anstieg von Stresshormonen kann Herzrhythmusstörungen





hervorrufen, was ebenfalls unmittelbar zu Bewusstlosigkeit mit Tod durch Ertrinken führen kann.

2. Stadium: kurzfristige Reaktion oder Schwimmversagen. Ursächlich ist der Kälteeinfluss auf Muskulatur und Nerven. Dieses kann innerhalb von 5 – 30 Minuten nach Eintauchen zum Tode führen!

Nach der Haut kühlen als nächstes Nerven, Muskulatur und die Gelenke der Extremitäten herunter. Dieses geschieht vor allem deshalb, da Arme und Beine eine große Oberfläche besitzen und weil die verengten Blutgefäße der Haut kein Blut mehr zur Wärmeproduktion heranführen.

Für viele Aktivitäten, die für das Überleben wichtig sind, brauchen wir die Funktion unserer Hände. Die manuelle Geschicklichkeit, die Kraft und die Möglichkeit sich zügig zu bewegen können sehr schnell nach Eintauchen in kaltes Wasser um 60 – 80% zurückgehen. Insbesondere die Kraft in den Fingern kann nach 5 Minuten in 5° C kaltem Wasser um 20% verringert sein (1). Damit kann es schon schwierig werden, z.B. die Rettungsweste aufzublasen, ein Spraycap hervorzuziehen, eine Leine zu Knoten oder sich irgendwo festzuhalten.

Wenn man das 1. Stadium, d.h. die ersten fünf Minuten!, überlebt hat, aber keine Rettungs- oder Schwimmweste trägt, die für Auftrieb sorgt, dann kann man sich nur schwimmend an der Oberfläche halten. Koordinierte Schwimmbewegungen in den

ersten Minuten nach Sturz in kaltes Wasser auszuführen, ist aber wegen der Hyperventilation und Panik extrem schwierig, meistens sogar unmöglich.

Es wurde beobachtet, dass Personen, die man als „gute“ Schwimmer in warmem Wasser einschätzte, noch nicht mal in der Lage waren, eine Strecke von 2 – 3 Metern in kaltem Wasser zurückzulegen, um sich zu retten (1).

Wenn es einem trotzdem gelingt, am Anfang Schwimmzüge durchzuführen, dann sinkt der Körper sehr schnell infolge der nicht mehr funktionierenden kalten Muskulatur von der horizontalen in eine vertikale Lage ab. Dies führt zu immer schnelleren, ineffektiveren und unkoordinierten Arm- und Beinbewegungen, erhöhter Atemfrequenz und schließlich zum Unvermögen, den Kopf über Wasser halten zu können.

3. Stadium: Unterkühlung (Hypothermie): diese kann nach 30 Minuten in kaltem Wasser auftreten und infolge Bewusstlosigkeit zum Ertrinkungstod führen. (*)

4. Stadium: Kreislaufzusammenbruch nach der Rettung. Ursache hierfür ist der Abfall des Blutdrucks, nachdem der Verunfallte aus dem Wasser gerettet wurde. (*)

* die Stadien 3. und 4. letzten beiden Stadien werden in diesem Artikel nicht weiter abgehandelt

Wichtig zu wissen ist, dass die beschriebenen ersten beiden Mechanismen vor dem Eintritt der Unterkühlung (Hypothermie)



aufzutreten. Vor allem das **Schwimmver-sagen** ist die häufigste Ursache für den Ertrinkungstod! Die Statistiken in England berichten, dass sich bis zu 55% der jährlichen Ertrinkungsunfälle im offenem Wasser innerhalb von 3 Metern (!) Entfernung zu einer „sicheren“ Plattform ereignen (1).

Was bedeutet das jetzt für den Wassersportler im Frühjahr auf der Elbe, der Alster, der Ostsee oder wo sonst auch immer das Wasser auch im Sommer nicht wärmer als 15° C ist?

Man darf auf gar keinen Fall ins Wasser fallen! Es kann auch für junge gesunde Menschen ohne entsprechende Bekleidung und Rettungsweste den sicheren Tod bedeuten.

Diese Gefahr wird einfach unterschätzt!

Die „Garderobe“ sollte aus gut isolierender Wetterschutz- Bekleidung bestehen und an Hand- und Fußgelenken so dicht wie möglich anliegen, damit der Wassereintritt reduziert werden kann. Am besten ist ein atmungsaktiver Kälteschutzanzug. Die „Dicke“ der isolierenden Schicht sollte sich so weit wie möglich an der Wasser- und nicht an der Lufttemperatur orientieren. Die Frühlingssonne wärmt leider nur die Haut und schützt nicht!

Eine Rettungsweste oder eine sonstige

Schwimmhilfe erhöht drastisch die Chance zu überleben! Und es sei nochmals betont: ein **Schrittgurt** ist ein unverzichtbarer Bestandteil einer Rettungsweste, damit diese nicht über den Kopf rutschen kann. Es gibt genügend Beispiele von tragischen Unglücken, die das belegen. Die Meinung internationaler Experten ist diesbezüglich eindeutig – siehe Literatur bei 1,2,4,5).

Eine nur locker am Körper sitzende Rettungsweste ohne Schrittgurt vermittelt ein Gefühl trügerischer Sicherheit!

Dr. med. Jens Kohfabl, Cuxhaven, den 05.03.2010

www.dr-kohfabl.de

Literatur

- (1) *Golden/Tipton: Essentials of Sea Survival*
- (2) *Bierens: Handbook on Drowning*
- (3) *IMO: A pocket guide to Cold Water Survival*
- (4) *NATO: Survival at Sea for Mariners, Aviators and Search and Rescue Personnel*
- (5) *Department of Transport, Canada: Survival in Cold Waters: Staying Alive*

In der nächsten Info ein Artikel aus dem Englischen: "Rettungswesten sind nutzlos, wenn sie nicht getragen werden"



Leuchtturm auf Amrum



Havarie mit der "Sinfonie Sylt"

Nordseewoche Pantaenius Rund Skagen

Am Abend um 18:00 Uhr startete als Abschluss der in diesem Jahr zum 76. Mal ausgetragenen Nordseewoche die Langstreckenregatta Pantaenius Rund Skagen. Für diese Wettfahrt, die von Helgoland einmal komplett um das dänische Jütland herum, im Norden an Skagen vorbei bis nach Kiel führt und als große Herausforderung gilt, hatten 88 Yachten gemeldet. Am Start waren schließlich 55 Yachten. Dr. Meeno Schrader aus Kiel, der Wetterexperte der Nordseewoche, erwartete sechs Windstärken für die erste Nacht nach dem Start. „In Böen bis gute acht Beaufort“ sagte Schrader, „aber viel schlimmer werden die drei bis fünf Meter hohen Wellen sein“ so der Wetterexperte. Noch vor dem Start mussten die Teilnehmer, die schon in den letzten Tagen von Sicherheitsinspektionen des Veranstalters Regattaggemeinschaft Nordseewoche e.V. nicht verschont blieben, ihre Sturmbesegehung kurz setzen und der Wettfahrtleitung bei Vorbeifahrt an der Mole präsentieren. Die Yachten werden nun bis zu fünf Tage auf See sein, bevor das letzte Boot in Kiel einläuft.

Erste Berichte von der Regattastrecke bestätigten diese Vorhersage. Norbert Plambeck

mit der Yacht Hexe, einer der Favoriten auf dieser Regatta, hatte „die ganze Nacht 40 Knoten Wind von vorne“. Das entspricht etwa 8 Windstärken.

Das Wetter forderte schnell seinen Tribut, und noch in der Nacht kamen die ersten Mannschaften, die aufgegeben hatten, mit ihren Yachten nach Helgoland zurück. Am Morgen des Dienstag, den 25. Mai erreichte die Wettfahrtleitung dann ein dramatischer Anruf. Jan Gallbach, Skipper der „Norddeutsche Vermögen“ Hamburg meldete, er sei Standby für Rettungsmaßnahmen nahe der Yacht „Sinfonie Sylt“. Diese treibe 10 Seemeilen westlich des dänischen Ringköbing Fjords leckgeschlagen und werde evakuiert. Tatsächlich standen zu diesem Zeitpunkt etwa 1,5 Meter Wasser in der über 21 Meter langen Yacht vom Typ Grand Soleil





70. Die Crew der Sinfonie Sylt konnte aber unverletzt per Hubschrauber abgehoben werden und Skipper Reinhold Riel meldete der Wettfahrtleitung vom Flughafen im dänischen Esbjerg, dass alle wohl auf seien. Erleichtert machte sich das Team der Nordseewoche auf die Heimfahrt. *(Aus den Pressemitteilungen der Nordseewoche 2010 vom 24.05. und 28.05.2010)*



"Sinfonie Sylt" halbgetaucht nach der Havarie- Blick aus dem Rettungsbelt

Unser Segelkamerad Andreas Michelen gehörte zur fünfköpfigen Besatzung und berichtete wenige Tage nach der Rückkehr aus Esbjerg:

Mit einer dezimierten nur noch fünfköpfigen Mannschaft starteten wir guter Dinge die Regatta. Wir wussten, dass es hart werden würde, hatten aber ein erprobtes und schnelles Schiff. Stark gerefft knüppelten wir hoch am Wind Richtung Horns Rev. Die Sinfonie knallte von einem Wellental

ins nächste, machte aber gute Fahrt und wir waren zuversichtlich, zu den Favoriten zu gehören. Nils, unser Navigator und ich, hatten von 24 Uhr bis morgens um 4 Uhr Wache. Da es so gut lief steuerte ich die ganze Zeit. Aber auch danach war an Schlaf kaum zu denken; ohrenbetäubend der Lärm unter Deck. Ebenso hatten wir recht schnell seekrankheitsbedingte Ausfälle zu verzeichnen. Am Dienstagvormittag erwachte Nils aus

seiner Freiwache, der unten im Salon auf den Segelsäcken und Polstern schlief. Ich ruhte oben im Decksalon und hörte wie er schlaftrunken rief: „Sch.., wie kommt das viele Wasser hier rein?“ Schnell

war klar, dass unbemerkt Tonnen von Wasser ins Schiff eingedrungen waren. Bloß woher und warum? Keine Zeit darüber nachzudenken, alle Seeventile an den Borddurchlässen kontrolliert und die elektrischen Bilgepumpen eingeschaltet. Sie gaben aber nach kurzer Zeit, wie die gesamte Elektrik, ihren Geist auf. Es brutzelte und schmauchte teilweise aus den Steckdosen, bis auch die 220 Volt Tauchpumpe von MAX BAHR ihren Dienst versagte. Durch



die Seeventile kam kein Wasser ins Schiff, woher dann? Die Bodenbretter waren nicht zugänglich, zuviel Wasser stand bereits im Schiff, außerdem lagen klitschnasse Segelsäcke, u.a. der ca. 500m große Gennaker im Bergeschlauch auf dem Kajütboden, die kaum zu bewegen waren. „PAN PAN“ hatten wir bereits gefunkt und die ersten Schiffe lagen Standby in unserer Nähe. Die Seenotretter machten sich von Esbjerg aus auf den Weg, um uns zu helfen. Wir wussten bereits, dass ein Hubschrauber unterwegs war, um uns nötigenfalls auch abzubergen. Als erstes wünschte die Hubschrauberbesatzung eine Pumpe mit Benzinmotor und C-Schlauch in einer signalfarbenen Eisen- tonne auf die „Sinfonie“. Wir sollten versuchen, das Schiff lenz zu halten, bis weitere Retter eintreffen. Also erst einmal nichts mit dem ersten Hubschrauberflug! Einfach war es nicht, bei dem Seegang unter Deck mit dem schweren Gerät zu hantieren. Zumal es hier inzwischen durch die aufschwimmenden massiven Bodenbretter aus Teakholz zunehmend gefährlicher wurde. Ich stand breitbeinig über der Maschine und musste immer wieder den Saugschlauch von den herum schwimmenden Klamotten und



Die delaminerte Kielsektion

dergleichen befreien, damit die Pumpe sich nicht verstopfte. Mir war kalt, und ich fühlte mich hier allein in dem fast hüfthohen Wasser, und es stieg trotz aller Bemühungen immer noch weiter an. Ca. 1,50 Meter hoch stand es nun bereits im Salon. Es blieb nur noch Eins- runter vom Schiff und rein in den Hubschrauber. Aber das war nicht mal eben so, musste logistisch vorbereitet werden und erwies sich als echte Knochenarbeit. Erst einmal die beiden Rettungsinseln aktivieren, um sie als



„Tender“ zum Hochwischen in den Heli zu nutzen. Und das Ganze über das Heck der in den immer noch respektablem Wellen heftig schlingernden „Sinfonie“. Die erste Insel öffnete problemlos. Aber die Zweite hatte offensichtlich „Ladhemmung“. Ich musste sie an der Reißleine fast wieder aus dem Wasser an Deck ziehen bis auch hier endlich der erlösende Knall zu hören war. Mit dem Nötigsten ausgestattet wurden wir schließlich Einer nach dem Anderen in den Hubschrauber gewünscht. Im Hubschrauber angekommen brach ich zusammen, buchstäblich wie ein nasser Sack. Meine Beine wollten nicht mehr. Ich konnte mich nicht mehr ohne Hilfe allein auf eine der Sitzbänke setzen. Die Anspannungen der letzten Stunden waren einfach zu groß. Als schließlich der Skipper an Bord des Hubschraubers war und ihm die Tränen in den Augen standen, war auch ich tief betroffen, jedoch froh bald in Esbjerg auf festem Boden heil zu landen. Zwischenzeitlich wurde die „Sinfonie“ längsseits mit zu Hilfenahme dreier riesiger Pumpen nach Esbjerg geschleppt, wo sie am nächsten Tag gekrant wurde. Sichtbar wurde ein kapitaler Schaden am Kiel.

Vermutlich wurde durch die Kollision mit einem schwimmenden Gegenstand der Kielbereich großflächig delaminiert und verursachte den nicht mehr einzudämmenden Wassereintritt.

Die Schadenshöhe beträgt ca. 1 Mio. Euro. Die Sinfonie liegt jetzt bei der „Knierim Yachtbau GmbH“ in Kiel zur Reparatur und wird voraussichtlich in 2011 wieder segeln?

Der Eigner Reinhold Riel rief mich inzwischen an:

„Hallo Andreas, hier ist Reinhold, ich wollte dich zu unserer nächsten Segeltour mit der „Sinfonie Sylt“ einladen, es geht nach Helsinki!“



Skipper und Crew - woblauß in Esbjerg



Gelände- und Hallenordnung

leicht verständlich in Stephans Kurzfassung

Moin ihr beiden,
seit dem 19.9.2010 sind wir - was sich beim Absegl- Abgrillen schon andeutete - stolze Eigner einer LM 27. Ein Bild dieses Bootes steht schon in der neuen Info. Kann ich dieses Bild auf diesem Wege bekommen? Gerne auch ein anderes Bild aus der neuen Info: mit Bernd Köhler und den Valets auf der Vamos, Ansegeln 2010. Als Gegenleistung füge ich drei Bilder aus dem Zyklus „BETREUTES SLIPPEN“ und ein typisches Bild von Maler an. „JSERN HINNERK“ mit hauchdünnem Boden, defekter uralter Maschine, überholungsbedürftiger Elektrik, undichten Fenstern und noch diversen weiteren kleineren Mängeln geht - ausgeschlachtet - nach einer Lebensdauer von 39 Jahren, davon 17 Jahre in unserem Besitz, in den Hochofen der Firma Arcelor Mittal. Der Hallenplatz ist vom Vorbesitzer bezahlt. Nach Verschrottung der Wibo wird der Trailer angepaßt und kann dann zum Winter 2011 die LM aufnehmen. Wie sind Aussichten und Modalitäten für einen Hallenplatz? Carsten wird sich wohl in 2011 wieder ein Boot zulegen, in jedem Falle sein Anrecht aufrecht erhalten. Schönen abend und herzliche Grüße

Euer Fritz



Moin Fritz,

na, das ist doch mal was, auch herzlichen Glückwunsch dazu!

Den Hallenplan möchte ich auch nicht mehr ändern, also stehst Du diesen Winter in Halle 1, ich meine Dein neues Schiff. Du darfst zwischendurch auch mal nach Hause. Wegen des Aufslippens kannst Du Dich ja vertrauensvoll an Carsten Vehrs wenden ;-)

*Jetzt kommt sie,
Stephans Hallenordnungskurzform
zum Merken:*

Brauchst Du auch noch einen Geländeschlüssel? Ach ja, Stromzähler, Feuerlöscher, nicht rauchen in der Halle, den Anderen helfen etc. War da noch was? Genau: Nur eine Kiste, Rungen, Leitern und Fluchtwege!
Dieter Holm steht direkt neben Dir,

is wotsching jul



Einladung zur Ordentlichen Hauptversammlung der Elb- Segler- Vereinigung

Am 26. Februar 2011, Beginn 16:00 Uhr, Einlass ab 15:00 Uhr

Im Bahrenfelder Forsthaus, Von-Hutten-Straße 45, 22761 Hamburg

TAGESORDNUNG

- 0 Eröffnung der Versammlung durch die Seilers vom Köhlfleet
- 1 Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
- 2 Verlesung und Genehmigung des Protokolls der Monatsversammlung Januar 2011
- 3 Mitglieder und Schiffsbewegungen
- 4 Ehrungen
- 5 Geschäfts- und Kassenberichte
- 6 Bericht der Revisoren und Entlastung des Vorstandes
- 7 Wahlen
- 8 Festsetzung der Beiträge. Der Vorstand wird eine Erhöhung des Winter- und Sommerlagerbeitrages zur Abstimmung stellen.
- 9 Genehmigung des Haushaltsvoranschlages 2011
- 10 Anträge
- 11 Verschiedenes

Nach Beendigung des offiziellen Teiles der Versammlung

- 12 Als gemeinsames Essen ein festliches Buffet
- 13 De Seilers vom Köhlfleet
- 14 Vergabe des Hein- Garbers Gedächtnispreises
- 15 Klönschnack



Organisatorisches zur Hauptversammlung

Einlass ab 15.00 Uhr.

Wie immer mit Kaffee und Kuchen.

Der **offizielle Teil** der Hauptversammlung **beginnt um 16.00 Uhr**.

Im Anschluss gegen ca. 18.00 Uhr

werden wir mit einem besonderen Buffet verwöhnt. Dieses wird wieder vom Festausschuss subventioniert. Es kostet euch nur 20.- Euro und ist garantiert sein Geld wert. Wer sich schon einmal Appetit holen möchte: www.bahrenfelderforsthaus.de
Wir bitten Euch – wie immer – um vorherige, rechtzeitige Anmeldung, um dem Gastronomen die genaue Anzahl der Esser mitteilen zu können. Anmeldung ab sofort bei Kathrin Diebitz unter der Telefonnummer 04104 – 690 220 oder per e-mail an kdiebitz@web.de oder durch Eintrag in die Liste im Vereinshaus.

Es sind ausreichend Parkplätze vorhanden.

Fahrplan für die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln:

Hinfahrt: der 288er Bus fährt ab S- Bahn Altona bis zur Haltestelle Friedhof Holstenkamp in Richtung Pflegezentrum Bahrenfeld um 14:15 und 14:55. Die Fahrzeit beträgt 10 Minuten, der Fußweg zum Forsthaus noch 2 Minuten.

Oder fährt mit dem Metrobus 2 bis Haltestelle „von Sauerstraße“. Geht über den Norburger Stieg und die Norburger Straße in die Von- Hutten- Straße. Nach ca. 750m (8 min) habt ihr das Bahrenfelder Forsthaus erreicht.

Rückfahrt: ab Silberstraße (Fußweg 12 min) Richtung S- Bahn Altona ab 18:32 bis 22:52 alle 10 Minuten und ab 23:13 alle 20 Minuten bis 23:53.





Absegeln 2010

Wie gewohnt trafen sich die ESV'er am Samstagmorgen an M37, dem Liegeplatz von „Ritena“, um den Tag zünftig mit einem Umtrunk zu beginnen. 11 unverzagte Skipper liessen es sich nicht nehmen, bei den herrschenden Temperaturen und den zu erwartenden Schauerböen, die Hatz um die Inseln Hans- Kalb-, Ness- und Schweinesand gegen den Uhrzeigersinn zu starten. PS saß auf der Mole des Yachthafens und nahm die Start und Zielzeiten. „Asgard“ sollte bei diesen Wetterbedingungen geschont werden. Salax Taberna, Olivia, Valou, Ritena und Cara Mia schafften es bis ins Ziel. Der Rest nahm nicht nur wegen der Wetterbedingungen den Motor zu Hilfe. Erschwerend kam nämlich hinzu, dass die wackeren ESV'er in das Regattafeld des Senatspreises gerieten, welches mit Rauschefahrt unter Spi das aufkreuzende Feld der ESV- Schiffe arg in Bedrängnis brachte. Kai Metzinger segelte „Albatros“ einhand und musste kurz vor dem Ziel in einer Schauerbö auf seinen Vater hören, der „Albatros“ mit „Barbeel“ in Schlepp heil nach Wedel brachte. Kai Metzinger hatte mit Frazier einen amerikanischen Vorschoter, der vor vielen Jahren gemeinsam mit seinem Onkel Bent (B. Dietrich), dem vorherigen Eigner des Zugvogels, schon einmal mit dem Schiff gesegelt war. Anfangs hatten sich Skipper und Vorschoter noch nicht so

viel zu sagen. Das Eis taute langsam. Als aber an Bord alles lief und Frazier und Jan sich eingesegelt hatten, genügte ein kurzes „Tack“ und die beiden segelten souverän als Erste ins Ziel.

Abends wurden die Grills im Zelt angeschmissen und die Grillparty dauerte bis spät in die Nacht bei nicht gerade sommerlichen Temperaturen und ständigen Regenschauern. Das hinderte uns nicht den Absegelabend gut gelaunt zu genießen. Bent kam abends noch mit einem Fässchen Bier zur Preisverleihung und freute sich mindestens genau so sehr wie Frazier über den ersten Platz „seines“ Zugvogels mit dem Neffen an der Vorschot. Nur Annett hat Bent nicht wiedererkannt, obwohl sie vor ewigen Zeiten mit ihm auf dem Keen Tied gesegelt hatte.





Ergebnisse

Schiff	Skipper und Crew	Startzeit	Ziellzeit	Gewicht	Yardstick	Berechnet	Platz
Selma Talbarna	Jan Metzger und Frazier	11:26	13:20	114	107	106,5	1
Olivia	Jan Kowitz, Matthias Weiß, Marcus Steffensen	11:20	13:20	120	97	129,7	2
Valen	Andreas und Jannis Wegner	11:20	13:45	148	115	124,3	3
Miriam	Stephan und Kathi Diebitz	11:25	13:45	140	111	126,1	4
Caro Mia	Flora und Antje Zeise	11:19	13:38	145	108	124,3	5
Albatros	Kai Metzger		dnf				
Jan Hipp	Georg Blankenhorn		dnf				
Richard	Klaus und Graham Metzger		dnf				
Uwe Fitzner	Volker und Brigitte Annenen		dnf				
Klaus Kludde	Bernd Buchholz, Berndt Hauer		dnf				



Aus Georgs Kombüse

Koteletts in Malzbier

Für 4 Personen

- 3 Zwiebeln
- 3 Möhren (ca. 300g)
- 4 Schweinekoteletts
- Salz und Pfeffer
- 3 EL Mehl
- 4-6 EL Öl
- 2 Lorbeerblätter
- 2 Flaschen Malzbier
- 1/8L Brühe
- 4-6 Scheiben Frühstücksspeck
- 3-5 EL Balsamico Essig
- 1 TL Senf
- 1 Prise Zucker
- etwas Schnittlauch
- 130 g Feldsalat
- 200g kleine Tomaten
- 4 EL dunkler Soßenbinder

Zwiebeln schälen und grob würfeln.
Möhren schälen, waschen, in Scheiben schneiden.

Koteletts waschen und trocken tupfen. Mit Salz und Pfeffer würzen. Im Mehl wenden, etwas abklopfen. 2-3 EL Öl in den Bräter oder in einer Pfanne erhitzen. Koteletts darin pro Seite ca. 3 Minuten braten, herausnehmen.

Zwiebeln, Möhren und Lorbeer in den Bräter geben, mit Salz und Pfeffer würzen. Koteletts darauf legen. Mit Malzbier und Brühe übergießen. Offen im vorgeheizten Ofen

(E-Herd: 200°C/ Umluft: 175°C/ Gas: Stufe 3) ca. 1 Std. schmoren. Koteletts ca.



alle 15 Minuten mit dem Fond begießen. Ungefähr 15 Min. vor Ende der Garzeit Speck auf die Koteletts legen.

2-3 EL Essig, 1 EL Wasser, Senf, Pfeffer und Zucker verrühren. 2-3 EL Öl darunter schlagen. Schnittlauch waschen, fein schneiden und unterrühren. Salat putzen, waschen, vierteln. Salatzutaten mischen. Koteletts herausnehmen. Soße mit Soßenbinder leicht binden. Mit Salz, Pfeffer und 1-2 EL Essig abschmecken. Alles anrichten, evtl. garnieren. Dazu schmecken Salzkartoffeln oder Stampfkartoffeln.

Dazu 1 kühles Bier.

Guten Appetit!!



Zu guter Letzt

Als vermutlich letzter Regattateilnehmer im Jahr 2010 hat Uwe Angerer auf der Kalten Kanne des NRV auf der Alster am 20. November einen hervorragenden dritten Platz ersegelt

Unser Weihnachtsmatchrace musste leider wegen des Kälteeinbruchs Anfang Dezember ausfallen. Der Köhlfleet war zwar noch frei, aber Wedel und der Rüschkanal waren bereits zugefroren, so dass wir keine J hätten slippen können. Außerdem hatten wir große Probleme, eine zweite J24 zur Teilnahme zu gewinnen. Das wird im nächsten Jahr hoffentlich einfacher.

Auch andere winterliche Segelvergnügen vom Lübecker Eisarsch bis zur Tannenbaumregatta der SVAOe sind wegen des Frostes ausgefallen.

Unser Festausschuss wäre gerne wieder mit uns auf Helgoländer Grünkohltour gegangen. Leider gab es nur noch wenige Restplätze, so dass umdisponiert wurde. Vom 12.02.11 - 13.02.11 gibt es eine Ostseetour ESV- SCOe mit der TT –Linie. Anmeldung ab sofort bei Kathrin Diebitz unter der Telefonnummer 04104 – 690 220 oder per e-mail an kdiebitz@web.de oder durch Eintrag in die Liste im Vereinshaus.

Der Katerbummel fand auch in diesem Jahr im gewohnt gemütlichen Rahmen im Clubhaus statt. Ein großes Dankeschön geht an Antje und Horst für

die liebevolle Gestaltung und das leckere Buffet. Weiß eigentlich irgend jemand noch, wessen Idee der Katerbummel war und wann der erste stattgefunden hat?

Chinook hat Anfang Januar den Besitzer gewechselt. Stolze Neueigner sind Gerrit Schreiber und Lilian Fischer. Beide möchten gerne in unserem Verein aktiv werden. Der Eignerwechsel wurde mit den beiden Neueignern, Angelika und Michael, Heinz Valet und mit Antje und Horst bei einem kleinen Sekt bereits im Clubhaus gefeiert.

Hinweisen möchten wir auf die Veranstaltung "1200 Tage Samstag" von Judith und Sönke Roever in den Zeise- Kinos.

Pläne geschmiedet, Jobs an den Nagel gehängt, Schiff gepackt und in See gestochen. Sie segeln 1200 Tage lang durch über 30 Länder um die Welt. Nach mehr als 35.000 Seemeilen auf einem Schiff mit nur 10 Metern Länge zeigen sie eine außergewöhnliche Bildershow, die voller unterhaltsamer Geschichten über Land und Leute sowie das Leben an Bord steckt und live kommentiert wird. Über zwei Stunden sind wir mit den beiden in die Reise der "Hippopotamus" eingetaucht. Fünfmal war die Veranstaltung bereits ausverkauft und zwei Veranstaltungen finden noch am 17.01. um 20:00 Uhr und am 30.01. um 11:00 Uhr statt. Der Eintritt kostet 12.-€



Regattatermine

Datum	Name der Regatta	Kategorie	Veranstalter, Ort
April			
30.04 - 01.05.	Skiff-Weekend	Skiffs	BSC, Hamburg
30.04 - 01.05.	Einhand Meisterschaft	Einhandjollen, Laser	BSC, Hamburg
30.04 - 01.05.	Elbe-Auftakt-Regatta	ORC, YS, OD	SVAOe, Elbe
Mai			
07.05.	SCU Regatta	YS, X-79, Folke	SCU, Elbe
04.05.	Mittwochssegeln HKS	YS	BSC, Elbe
14.05. + 15.05.	Elbe-Pokal-Regatta	J 24, Jollen	BSC, Hamburg
14.05. + 15.05.	Glückstadt-Regatta	ORC, YS, OD	HSC, NRV, Elbe
18.05.	Mittwochssegeln HKS	YS	BSC, Elbe
28.05. + 29.05.	Elbedamm-Regatta	J 24, Jollen	MSC, Hamburg
Juni			
01.06.	Mittwochssegeln HKS	YS	BSC, Elbe
10.06. - 13.06.	Nordseewoche	ORC, TCF	RGNW, Helgoland
11.06. + 12.06.	König & Cie Opti Regatta	Opti A+B	MSC, Hamburg
15.06.	Mittwochssegeln HKS	YS	BSC, Elbe
18.06.	Nedderely-Regatta	YS	Nedderely, Elbe
18.06. - 26.06.	Kieler Woche	ORC, OD	KYC, NRV u.a., Kiel
25.06.	Cuxhavener Seewettfahrt	YS	SV, Elbe
Juli			
02.07. - 10.07.	Warnemünder Woche	ORC, YS, OD	div., Warnemünde
09.07.+ 10.07.	Hamburger Meistersch.	Pirat	NRV, Hamburg
23.07. - 26.07.	SOC	Opti A+B	BSC, Helgoland
23.07. - 31.07.	DJM Piraten	Pirat	MSC, Hamburg
23.07. - 31.07.	Travemünder Woche	ORC, YS, OD	Travemünde
August			
06.08. - 11.08.	IDM Korsar	Korsare	BSC, Hamburg
06.08. - 07.08.	Insel Cup	Jollen nach YS, H-Jollen	BSV, Hamburg
17.08.	Mittwochssegeln HKS	YS	BSC, Elbe
20.08.	Brunsbütt. Elbewettfahrt	YS	SVB, Brunsbüttel
27.08. + 28.08.	Sanduhr Regatta	J 24, Folke, Jollen	MSC, Hamburg
31.08.	Mittwochssegeln HKS	YS	BSC, Elbe
September			
03.09.	Obernd. Herbstregatta	YS	SGO, Elbe
03.09.	Blaues Band	YS, ORC, OD	SVN, Elbe
04.09.	Elbauf-Wettfahrt	YS, ORC, OD	SVWS, Elbe
09.09. + 10.09.	Yachthafenfest	-	HYG, Wedel
10.09. + 11.09.	Kutterpokal	JWK	BSC, Elbe
10.09. + 11.09.	Elbe-Sand-Regatta	J 24, Jollen	BSC, Hamburg
17.09.	Pagensand-Regatta	YS, ORC, OD	SCOe, Elbe
18.09.	Magistrats Preis	YS	SVWS, Elbe
24.09.	Senatspreis der Elbe	YS, ORC, OD	BSC, ASV, Elbe
24.09. + 25.09.	Offenship Junior Cup	Opti	MSC, Hamburg
25.09.	Elbe-Ausklang	ORC, YS, OD	SVAOe, Elbe
28.09.	Mittwochssegeln HKS	YS	BSC, Elbe
Oktober			
22.10. + 23.10.	Laser Pfahl-Ewer-Cup	Laser	BSC, Elbe
November			
05. 11. + 06.11.	Letzte Helden	Jollen	BSC, Hamburg
Dezember			
10.12.	Weihnachtsmatchrace	J24	ESV, Hamburg



ESV Termine 2011

08.01.11 - 15.00 Uhr	Chorprobe
12.01.11 - 19.00 Uhr	Monatsversammlung
22.01.11 - 15.00 Uhr	Chorprobe
29.01.11 - 15.00 Uhr	Erweiterte Vorstandssitzung
05.02.11 - 15.00 Uhr	Chorprobe
12.02.11 - 13.02.11	Ostseetour ESV- SC0e mit der TT –Linie
19.02.11 - 15.00 Uhr	Chorprobe
26.02.11 ab 15.00 Uhr	Jahreshauptversammlung ESV im Bahrenfelder Forsthaus
05.03.11 - 15.00 Uhr	Chorprobe
09.03.11 - 19.00 Uhr	Monatsversammlung
19.03.11 - 15.00 Uhr	Chorprobe
26.03.11 - 10.00 Uhr	Frühjahrsputz usw. auf dem Gelände
01.04.11 - Beginn des	Abslippens
02.04.11 - 15.00 Uhr	Chorprobe
13.04.11 - 19.00 Uhr	Monatsversammlung
11.05.11 - 19.00 Uhr	Monatsversammlung mit Sommersingen, Ort noch offen
15.05.11 bis 15.09.11	Sommerlagerbeitrag ist fällig!
21.05.11	Ansegeln Ziel noch offen
14.09.11 - 19.00 Uhr	Monatsversammlung
07.10.11 bis 30.10.11	Zeitraum fürs Aufslippen
12.10.11 - 19.00 Uhr	Monatsversammlung
09.11.11 - 19.00 Uhr	Monatsversammlung. Späteste Logbuchabgabe!
27.11.11 - 15.00 Uhr	Senioren- und Ehrentreffen
09.12.11 - 11.00 Uhr	Aufbau WMR
10.12.11 - 08.00 Uhr	WMR 2011
11.12.11 - 11.00 Uhr	Abbau WMR
01.01.12 - 15.00 Uhr	Katerbummel

