



ESV Information

E1b - Segler - Vereinigung e. V.

Dezember 2012



Mitglied im Deutschen Segler-Verband



Inhaltsverzeichnis

Seite	Thema
Titel	SY "Valou" auf dem Absegeln
2	Impressum
3	Inhaltsverzeichnis
4	Ut de Versammlungen
5	Wir trauern
7	Affseiln mit Matjes, Roastbeef und Brodkantüffeln
12	Oldtimertreffen an der Müritz
16	Auf eigenem Kiel zum Kirchentag
17	Eine Saison an Land
19	Mal wieder typisch ESV
22	Septemberrückblick
23	Von Joghurt und anderen Käseprodukten
25	Regattameldungen
26	Früher Start in die Saison
27	Staubfrei
29	Vendée´Globe
31	Georgs Kombüse
35	ESV- Termine
Rückseite	Fotos vom Absegeln in die Krückau

Bildnachweis: Titel: Axel Sylvester - Rückseite: Axel Sylvester

Weitere Fotos in dieser Ausgabe von Fritz Niemeyer (S. 11), Uwe Angerer (S. 12-15), Marc Dau (S. 17-18), ESV- Archiv (S. 6), 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



Ut de Versammlungen in Harfstmaand, Saatmaand un Nevelmaand September, Oktober und November 2012

De GEZ seggt dat wi een Betriebsstätte sünd, un so nu betolen mööt. Woveel hebbt so no nich seggt, ober schon mol schreeben, de „Rundfunkbeitrag richtet sich nach der Anzahl der Beschäftigten und betrieblich genutzten Kraftfahrzeuge“. Nu hebbt wi seggt, wi hebbt keen Beschäftigte und ok keen Foahrttüg. Heet dat, nu bruk wi nix betolen? Ne, ok keeneen kost 17,97 € in 't Veerteljoahr. Ton Glück kost dat erste Foahrttüg nix. Doar spoart wi denn bilütten.

In vergangenet Joahr hebbt wi 700 kWh mehr dör de Kabels loopen loten, toso-men 4.852 kWh. Dat kost 188 Euro extra un för dat kommende Joahr betolt wi 113.- Euro per Maand.

Wi hebbt een neegen Pachtvertrag mit dat Sportamt. Nu mööt wi nix mehr betolen und kreegt no dusend Euro vun HPA trüch. De Vertrag geht bit Silvester in 't Joahr 2035.

Dat wi de Maaten vun de Poldererhöhung den Sommer över in unsere Döns hebbt palavern loten, dorför geev dat ne Spende för de Jugendafdeeling. So hebbt se sik de Hüer för een Bau- Container spart.

Nächstet Joahr wullt de Lüid an de Slipp un an de Wand bi'n SCOe wieder moken un wi all schall bit ton 15. April vont Gelände verschwunnen sien. Do wüllt wi dok mol sehn, ob wi Verlängerung kreegen. Wi

schall dat überhaupt beschickt weern mit twee Vereens un bummelich 160 Scheepen?

Wi hebbt nu een „Macker“-vertrag mit de SG HFB över de J24 „Altweiss“ afsloten. Nu hebbt wi nur noch ne J12.

Affseiln is an tokommenden Sonn-Abend. Dat geht no de Krückkau. Beeten ankern bi'n Pagen un denn mit de Floot rin in Hoben achter dat Sperrwerk. To Eeten gäv dat Brodkantüffeln un Matjes. Allns ward sülben makt. Dat heet, Kathi un Stephan schleppt allns an un wi brod de Kantüffeln.

En hogdekoreerten Seilkamerod meent, dat wi dat Protokoll op Hogdütsch schreeben mööt. Ok annere Kamero-den hebbt dat all to Bedenken geven. In Tokunft gifft dat dat Protokoll wedder op Hogdütsch.

In 't DGzRS Schipp hebbt sik 182,60 € ansammelt. Horst hett dat op dat Konto vun de Seenotretter överwiesen.

Stephan, uns Arbeitsminister künnigt an, dat sien Amtstied to Enn geht un wi för dat nächste Joahr een neegen Köhlfließobmann utkieken mööt.

Nu is dat amtlich. De Slipperee in tokamenden Freuhjoahr mutt am 14. April ferdig sien.



Robert Gottschalk

* 7. Juli 1931 - † 27. August 2012

Seit fast vierzig Jahren war Robert Mitglied der Elb- Segler- Vereinigung. Die Leidenschaft zum Segeln und die Liebe zur Musik begleiteten ihn ein Leben lang. Regelmäßig hatte er sein Akkordeon dabei und sorgte für musikalische Begleitung auf vielen Zusammenkünften. In der letzten Zeit interessierte er sich für die Welt des Internets. Von Jörg dabei unterstützt, erklärte er ihm, dass er Noten- Akkordeon- und Trompetennoten herunterladen wollte! Noch nie habe Jörg jemanden erlebt, der so genau und akribisch seinen Alltag plante und dokumentierte, in einem, extra dafür gestalteten Zettelsystem. Jeder Vorgang, ob nun bezüglich seines Schiffes, oder bestimmter

Notensysteme, die es zu transponieren galt, war in oft nur winzigen Zettelsystemen zusammengefaltet und dokumentiert. Er wusste alles, auch wenn es manchmal schwierig war, die Notizen wiederzufinden.

Anfangs hat er mit Begeisterung seine Listang gesegelt, die auch in späteren Jahren einen großen Raum in seinen Erzählungen einnahm, wenn er von seinen seglerischen Aktivitäten berichtete. Dann schaffte er sich sein jetziges Schiff an, natürlich aus Aluminium. Damit konnte er sich aus und baute es nach seinen Vorstellungen um.

Wir erinnern den etwas gewöhnungsbedürftigen Umbau des Kajüt-Aufbaus seines Schiffes. Viele rieten ihm ab, aber er setzte durch, was er sich vorgenommen hatte. Im Zweifel auch durch die Wand. Da wuchsen ihm durchaus Hörner. Wenn Robert sich etwas vornahm, dann musste er das auch auf „Deubel komm raus“ durchsetzen. Mit diesem Schiff unternahm er dann auch

eine weite Reise zu einem Auftritt seines Akkordeonorchesters nach Oslo, an die er sich gerne erinnerte.

Tapfer ertrug er in den letzten Jahren seine Krankheit. In der ESV und in unserem Chor hat er sich gut aufgehoben gefühlt. Aber er fühlte sich nicht immer gut behandelt von einzelnen Kame-



raden. Es gab in den letzten Jahren immer wieder die eine oder andere Bemerkung, dass es doch nun Zeit sei, mit der Segelei aufzuhören. Dennoch: Die Verbundenheit zu seinem Verein und der Wunsch mit seiner Frau und seinen Enkeln auf dem Wasser zu sein, führten ihn immer wieder zu seinem Schiff, dass in dieser schweren Zeit sein Anker war, die Unbill der Krankheit zu ertragen und in die Zukunft zu schauen. Auf Wunsch der Familie ist Robert im engsten Familienkreise beerdigt worden.

Jörg und Axel



Christel Helms

* 12. September 1947 - † 17. Oktober 2012

Dieter überbrachte uns die traurige Nachricht, dass seine geliebte Frau und unsere beliebte Segelkameradin Christel am Abend des 17. Oktober gestorben ist. Nach langer und tapfer ertragener Krankheit hat sie es nicht mehr geschafft, so waren Dieters

Worte. Dabei hatten auch wir mit ihm gehofft, als sie uns Ende September schrieb: „Ich bin endlich wieder aus dem Krankenhaus heraus und das ist viel. Der Blumenstrauß - die Sträuße - sind so schön gewesen. Ich habe mich gefreut. Danke, dass Ihr an uns gedacht habt.“ Seit Ende der 70er Jahre war Christel von ganzem Herzen Elbseglerin. Von Anfang an war

„Perkeo“ ihre Zuflucht auf dem Wasser. Viele Reisen hat sie mit Dieter und ihren beiden Kindern unternommen. Häufig begleitet von den Waldaus und anderen Segelkameraden. Ebenso schöne Zeiten hat sie später mit Dieter auf Reisen nach Holland verlebt. Die holländischen Gewässer hatten es ihnen angetan.



Wir alle haben viele gute Erinnerungen an Christel. Vor allem an die Zeiten, da sie als guter Geist die Geschicke und die Atmosphäre im Vereinshaus 17 Jahre lang bestimmte. Nicht nur ihre eigenen beiden Jungs wurden am Köhlfleet groß, sie hatte

immer ein besonders großes Herz für unsere jugendlichen Segler.

Auf ihren Wunsch hin wurde sie im Schatten eines großen Baumes im Friedwald in Neukloster beerdigt. Die Familie, viele Verwandte, Weggefährten, Segelkameradinnen- und kameraden, Kolleginnen und Kollegen begleiteten sie auf dem Weg zu

ihrer letzten Ruhe.

Wir werden ihr ein ehrendes Andenken bewahren und unsere Gedanken sind bei Dieter, Jan- Peter und Dietmar nebst Angehörigen und Kindern.

Axel



Ebenso möchten wir in dieser Info anzeigen, dass zwei ehemalige Segelkameraden, Peter Brandes und Peter Teckentrup, in der letzten Zeit verstorben sind. Diejenigen, die noch persönliche Bindungen zu ihnen hatten, begleiteten sie zur letzten Ruhe.

Affseiln *mit* Matjes, *Roastbeef* un Brod*kantüffeln*

Dit Joahr har wi ne niege Idee. Wi wüllt mol wedder wat Anneres moken. Nix mit Grillen, nix mit Restaurang ober as jümmers mit Seiln. Dat Tää! hett Kathi all vor twee Joahrn funnen. Wi wüllt no de Krückau in den Hoben achter dat Bollwark, wat letztet Mol dicht weer.

As jümmers hett sik een lütten unerschrockenen Trupp vun ESV'ers in Wedel an Slengel M tosomen funnen. Lütten Drink un lütten Snack un gau rut op de Elv. Dormit wi mit de Ebb tidig no de Krückau käm. Dor schall wi erstmol opn Grabbel teuven, bit de Floot uns in de Krückau loot.

Dor liggt wi nu. All hebbt se Kantüffeln an Bord un de schall nu kocht un afpellt warn. So hebbt se all wat to doon.

Keeneen is nu de Ierste, wo dörch dat Bollwerk fohrt? Dat Woter käm gau trüch;



un Fofftein, dat Schipp mit den grötsten Deepgang, mortort los, lang vör de afsnackt Tied. De Annern käm denn ok stracks achteran. Mit een Schisslaweng dör de Slüs käm de grote Överraschung. Fastmoken mit den Mors an Pohl, wo geht dat denn? Hett beetend duert bit all dormit trecht ween.

Denn käm „Asgard“ üm de Eck un Peter ramentert



Carsten un Beate kām ok all längs un Werner un Imme. Werner hett sien Treckbüdel mit un wi kunnt fein tosomen singen. As wi all satt weern hebbt wi mit tweeuntwintig Lüd 80 Matjesfilets - erst hüt Morgen frisch rut ut 'n Heringsfatt fileteert-, 2 Liter Hausfrauensauce, 6 Kilo Roastbeef, 2 Liter Remouladensauce un 15 Kilo Kantüffeln verknust.

luuthals vun sien Stuermanns- Gartenstuhl rünner, datt wi em vergeeten hebbt un wi hätt Bescheed seggen möt, dat wi all för de Tied den Grabbel ut 'n Grund holt hebbt. He weer jo stracks so alleen mit sien beiden Mackers un wüsst nich wo dat lang geiht un hett nich sehn, dat wi all los weern. „Schandaal“, oder wat mit Kameroden..... böllt he.

Denn gäv dat wedder een lütten Sluck vun Kathi un allns ward goot. De Kök ward nu upbuet, Georg övernehm dat Brodkantüffelkommando un fung an de Kantüffeln in een grote Pann to broden. Den groten Brenner hett

Kathis Chef spendeert, de Gasbuddel kām vun „Ritena“. Een um een kām nu to 'n schnabu-learn.

As wi schon scheun in Gang weern, kām Jürgen und Britta mit den Auto un een Ketel vull Speckkantüffelsalot. As dat Beer leddig weer, mutt Jürgen nomol los un hett neiges ranschafft.

Naja, den Rest gäv dat den annern Morgen. Dat ward lot un loter bit Peter no sien Heia wüllt. Nich ohne twee Schnappsbuddels intosteken. He meent sien Mackers weer all duhn un se schall nich noch duhner bi „Asgard“ an Bord klötern. Dat gäv een grotet Hallo, ober he weer erbarmungslos, Tja, denn drink wi wat Anneres. Dat güng allns so bummelig bit Klock halbbig dree. Denn sünd ok de Letzten in de Kojе krabbelt. Annern Morgen hebbt wi all tosomen freuhstückt. Georg smiet de Brodpann wedder an un all kreeg noch 'n scheunen Teller Bauernfreuhstück. Ok de „lütten“





Blankenhorns kām mit Töchting Nele un Hund vörbi un kiekt, op bi uns Seilkameroden allns in de Reeg weer.

Dat ward all Nomiddag as wi mit de Floot un bi feinstet Wedder trüch no Hamburg seilt sünd. Dat weer een scheunet Weekenn un dat Scheunste, dat ganze Eeten güng „allns aufs Haus“.

Un nu allns op Hoogdütsch, dormit de Andragstellers för dat Hoogdütsche dat ok versteiht:

Im Folgenden alles noch einmal auf Hochdeutsch, damit den „Hochdeutsch- Anragstellern“ nichts verborgen bleibt.

Absegeln mit Matjes, Roastbeef und Bratkartoffeln

Dieses Jahr hatten wir eine neue Idee. Kein Grillen, kein Restaurant, aber wie immer Segeln. Das Ziel hatte Kathi bereits vor zwei Jahren ausgeguckt. In die Krückau, in den Hafen hinter dem Sperrwerk, das damals gesperrt war.

Wie immer trafen wir uns an Schlenkel M.

Kleines Getränk, kurzer Klönschnack (freundliches Gespräch) und raus auf die Elbe, um mit der Tide noch bis vor die Krückau zu kommen. Dort warteten wir alle vor Anker bis die Flut uns in die Krückau lassen würde. Zwischenzeitlich

wurden auf allen Ankerliegern Kartoffeln gekocht und gepellt.

Wer fährt jetzt als Erster durchs Sperrwerk? Das Wasser kam schnell zurück und „Fofftein“, das Schiff mit dem größten Tiefgang, machte den Anfang. Lange vor der verabredeten Zeit. Die Anderen kamen schnell hinterher. Mit einem unfreiwilligen Bogen ging es durch das Schleusentor in den Hafen.

Zu aller Überraschung musste man dort an Heckpfählen anlegen, aber mehr recht als schlecht bekamen alle ihre Schiffe vertäut. Dann kam „Asgard“ um die Ecke und Peter schimpfte, dass wir vergessen hätten ihm Bescheid zu sagen und dass wir alle vor der verabredeten Zeit schon losgefahren wären, „Skandal!“ Wir wären schon die richtigen Kameraden.....!

Mit einem Beruhigungsschluck vom Festausschuss war alles wieder in Ordnung. Gemeinsam bauten wir die Küche auf. Gasbrenner von Kathis Chef, Gasflasche von Ritena und eine niegelneue Bratpfanne aus der Metro. Und natürlich Georg, der sofort das Bratkartoffelkommando übernahm und am laufenden Band perfekte





Alkoholisches einzustecken. Er war der Meinung seine beiden Mitreisenden hätten schon genug getrunken und er wolle damit verhindern, dass die Beiden allzu laut in die Kojе klettern. Das gab natürlich ein großes Hallo an den Tischen, aber Peter war

Bratkartoffeln produzierte. 80 Matjesfilets - erst am Morgen aus dem Fass heraus frisch filetiert-, 2 Liter Hausfrauensauce, 6 Kilo Roastbeef, 2 Liter Remouladensauce und 15 Kilo Pellkartoffeln fanden den Weg in unsere 22 Mägen. Naja, den Rest gab es am anderen Morgen.

Zwischenzeitlich kamen per Auto, Carsten und Beate, Werner und Imme und Jürgen und Britta. Jürgen hatte noch eine große Schüssel Speckkartoffelsalat mitgebracht.

Zwischenzeitlich konnten wir ihn noch zum Bierholen schicken, weil die 6 Flaschen so schnell alle waren. Werner hatte sein Akkordeon mit und wir haben wieder schön gesungen.

Es wurde spät und später, als Peter in die Kojе wollte. Nicht ohne zwei Flaschen

erbarmungslos. Tja, haben wir eben die anderen Getränke genommen. Das Ganze ging so bis halb drei, bis auch die Letzten in der Kojе verschwanden.

Am anderen Morgen haben wir alle gemeinsam gefrühstückt. Georg schmiss die Bratpfanne wieder an und für alle gab es noch ein leckeres Bauernfrühstück. Auch die jungen Blankenhorns schauten noch mit Tochter Nele und Hund vorbei.





Es wurde Nachmittag, als wir mit der Flut und bei bestem Wetter wieder zurücksegelten. Das war ein schönes Wochenende und das ganze Essen ging „aufs Haus“.

Axel





Oldtimertreffen an der Müritz

Drei Dickschiffsegler, Tönnies, Dirk und Uwe verabreden sich im Winter, anlässlich eines Crewtreffens, zu einer achttägigen Opti Sommertour auf der mecklenburgischen Kleinseenplatte. Eine geeignete Ferienwohnung direkt am See, mit Bootssteg

zeigt.

Am nächsten Tag werden die Oldtimer Regattaoptis, alle Fabrikat Falsled mit Moritzsegeln aus den siebziger Jahren, klarge-macht. Mit drei Antriebsarten wie Segel, Riemen und Paddel sind die Boote optimal



und Badestrand, sowie ein noch fehlender dritter Opti, werden nach intensiver Suche über das Internet gefunden.

Am 11. August fahren wir, bepackt mit Optis und Fahrrädern, zu unserem Quartier nach Diemitz, einem verschlafenen Ort am Vitzsee, südlich der Müritz. Es ist der ideale Ausgangspunkt für unsere kleine Flotte. Alle Himmelsrichtungen stehen uns für ausgedehnte Segeltouren offen. Wir sind begeistert von dem Quartier, der Lage und dem herrlichen Wetter, dass sich in diesem Sommer nur selten von seiner guten Seite

ausgestattet. Wir Skipper sind doppelt so alt wie die Schiffe. Unsere Kinder sind längst rausgewachsen, wir dagegen wieder hineingeschrumpft.

Bei strahlendem Sonnenschein und leichter Briese aus Nordost stechen wir in See. Unter Seglern bedeutet jede Fahrt mit zwei und mehr gleich großen Booten immer eine Wettfahrt. Tönnies, bekannt als Rauhbein und gefürchteter Regattasegler zwischen Hamburg und Helgoland (Hille Hex), packt sofort wieder das Regattafieber. „Da hinten, die westliche Fahrwassertonne ergibt eine



gute Kreuz“, und los geht es. Bevor Dirk und ich unsere Knochen sortieren können, ist Tönnies schon auf und davon. Nach dem Sieg von Tönnies geht es dann gemüthlicher, meist mit achterlichen bis raumen Winden über den Vilzsee und dem Schwarzer See zum Dorf Schwarz. Nach einem Dorfbummel mit kleinem Imbiss segeln wir, überwiegend kreuzend, zurück nach Diemitz.

Eigentlich wollen wir heute nur ein wenig vor der Haustür segeln, aber da mir das Wetter und der Wind so günstig erscheinen, überrumpele ich Tönnies und Dirk mit einer ausgedehnten Vierseentour. Vom Vilzsee zur Diemitzer Schleuse kommen als erstes die Riemen zum Einsatz. Dirk, unser Optineuling, hat große Probleme die Richtung einzuhalten. Er eiert noch mächtig umher. Als vor der Schleuse auch noch eine der Dollen aus der Buchse rutscht, kann er nur noch im Kreis fahren. Jetzt kommt das Paddel zum Einsatz. Mit notdürftig reparierter Ruderanlage geht's weiter, vorbei an vielen wartenden Motoryachten und Großraumflößen, bis kurz vor die Schleusenkammer.

Nach kurzer Wartezeit werden die Kleinbootfahrer, nachdem einige dicke Motoryachten eingelaufen sind, auch noch in die letzte Lücke gestopft. In der Hochsaison müssen Motoryachten zeitweise stundenlang warten, insbesondere dann, wenn bevorrechtigte Ausflugs- und Kreuzfahrtschiffe die ganze Schleuse ausfüllen. Leicht benebelt von den Auspuffgasen der Motorboote, müssen wir uns noch ca. 500 m rudern durch den Schleusenkanal bis zum Labussee vorarbeiten. Jetzt erst beginnt der Segelspaß. Gegen den östlichen Wind, um zwei Beaufort, kreuzen wir gemüthlich über den See, zur Dolbek, einer ca. 1,5 km langen Verbindung zum Gobensee. Tönnies segelt wieder weit voraus. Als Ausrede für meine schlechte Segelleistung muss unser Optineuling Dirk herhalten, ich möchte ihn nicht allein zurücklassen, dabei ist er als Anfänger schon überraschend gut. Nach kurzer Halbwindfahrt über den Gobensee, beginnt jetzt eine ca. 2 km lange romantische Ruderstrecke durch die Drosedower Bek. Auwald, Schilf und Seerosenfelder geben uns das Gefühl einer abenteuerlichen Dschungelfahrt. Den übrigen Wasserwanderern bieten die rudern den Opas in ihren eckigen Kisten ein belustigendes Bild, denn woher sollen die auch

denlang warten, insbesondere dann, wenn bevorrechtigte Ausflugs- und Kreuzfahrtschiffe die ganze Schleuse ausfüllen. Leicht benebelt von den Auspuffgasen der Motorboote, müssen wir uns noch ca. 500 m rudern durch den Schleusenkanal bis zum Labussee vorarbeiten. Jetzt erst beginnt der Segelspaß. Gegen den östlichen Wind, um zwei Beaufort, kreuzen wir gemüthlich über den See, zur Dolbek, einer ca. 1,5 km langen Verbindung zum Gobensee. Tönnies segelt wieder weit voraus. Als Ausrede für meine schlechte Segelleistung muss unser Optineuling Dirk herhalten, ich möchte ihn nicht allein zurücklassen, dabei ist er als Anfänger schon überraschend gut. Nach kurzer Halbwindfahrt über den Gobensee, beginnt jetzt eine ca. 2 km lange romantische Ruderstrecke durch die Drosedower Bek. Auwald, Schilf und Seerosenfelder geben uns das Gefühl einer abenteuerlichen Dschungelfahrt. Den übrigen Wasserwanderern bieten die rudern den Opas in ihren eckigen Kisten ein belustigendes Bild, denn woher sollen die auch





wissen, dass wir in international segelnden Regattayachten unterwegs sind. Vor uns liegt jetzt der 5 km lange Rätzsee. Frei von Motorbooten geht es mit flauen, achterlichen Winden, um ein bis zwei Beaufort, Richtung südost zur Fleether Mühle. Tönnies hat geschickt die Waldabdeckung umsegelt und liegt so wieder weit voraus. Von Paddlern und Kanuten wird dieser beliebte See, bei starken süd- oder nördlichen Gegenwinden, sehr gefürchtet. Wir dagegen könnten heute gut ein bis zwei Windstärken mehr gebrauchen. Gegen 19.30 Uhr erreichen wir ausgehungert die Feether Mühle. Außer ein paar Möhrchen, Kohlrabistückchen, drei Äpfeln und Wasser gibt es unter-

gen. Rudernd und segelnd erreichen wir mit dem Sonnenuntergang müde und schlaff unseren Bootssteg. Bei angekündigten flauen Winden und Durchgang einer schmalen Regenfront, entschließen wir uns heute für eine Fahrradtour. Es ist ein gutes Kontrastprogramm, um unsere, im Opti zusammengestauchten Beine, wieder in Form zu bringen. Auf überwiegend wenig befahrenen glatten Straßen, aber auch holprigen Wald- und Kopfsteinpflasterwegen, fahren wir, quer durch eine schöne Wald- und Seenlandschaft, zum Großen Stechlinsee. Nach einem Erfrischungsbad im sehr klaren, bis zu 70 m tiefen Stechlinsee, geht es nach einer Mahl-



wegs nichts zu beißen. Der erhoffte Imbiss an der Fleether Mühle ist auch schon dicht. Mit letzter Kraft werden die drei Optis 50 m über die Straße zum nächsten See getra-

zeit beim Seefischer, mit kleinen Umwegen, zurück zum Quartier. Sechzig Strampelkilometer müssen zum kompensieren der Schrumpfkuren im Opti ausreichen.



Vor einer Segeltour steht heute ein Opti Rudermatchrace zwischen Tönnies und mir auf dem Programm, um die ewigen Frotzeleien über Dirks und meiner Ruder-einrichtung zu beenden.

Tönnies prahlt mit seinen selbst einlami-nierten Buchsen für die Bronzedollen, und den professionellen Vollholzriemen. Meine, aus Sperrholz und Gartengerätestielen gefertigten Teile dagegen, bezeichnet er als Mickymauskram und Plastikscheiß. Das kann ich nicht auf mir sitzen lassen. Ich schwöre auf meine Bauteile aber wetten will ich nicht. Ziel unserer Wettfahrt ist wieder die 800 m entfernte Fahrwassertonne. Dirk macht den Schiedsrichter, und soll uns im Profiruderboot des Vermieters be-gleiten. Doch unser Schiedsrichter kommt mächtig vom Kurs ab und wirft auf halber

Stecke das Handtuch. Tönnies zieht schließ-lich völlig ausgepumpt, mit guten drei Bootslängen Rückstand, den Kürzeren. Das Lästern hat danach ein Ende. Den weiteren Tag verbringen wir mit Segeln bei leichten Winden auf dem Vilzsee und dem Schwar-zer See, natürlich immer unter verdeckten Regattabedingungen.

Am vorletzten Tag zwingt uns die totale Flaute zu einer Kanutour, was für eingeleichte Segler etwas ungewöhnlich und entsprechend schweißtreibend ist. Wir nehmen es sportlich, und setzen uns nach einem ausgiebigen Frühstück in das vom Wohnungsvermieter kostenlos zur Ver-fügung gestellte neue fünfer Kanu. Unter blauem Himmel geht es über Mössen- und Zotzensee sowie einem Kanal, vorbei an



Route der Opti-Oldtimertour



romantischen Boots- und Ferienhäusern nach Mirow.

Die verbrauchten Kalorien ersetzen wir gleich wieder mit einem schmackhaften Fischgericht direkt am Ufer. Nach einem Rundgang durch den Schlosspark, einer Besteigung des Kirchturmes, der Ort selbst ist weniger interessant, paddeln wir dieselbe, 9 km lange Strecke, in gut neunzig Minuten zurück zum Ausgangspunkt. Eine schöne, erlebnisreiche Fitnesswoche nähert sich damit dem Ende.

Aber auch die Kultur soll nicht ganz zu kurz kommen. Auf dem Wege nach Ham-

burg machen wir je einen Zwischenstopp in Schwarz und Wittstock. Schwarz hat ein sehr interessantes Museum mit einer ausgezeichneten Stein- und Fossiliensammlung von den Eiszeiten, die in dieser Gegend viele sichtbare Spuren hinterlassen haben. Wittstock, jetzt befreit vom geplanten Bombodrom, bietet durch seine schöne Altstadt und dem Museum, mit einer guten Darstellung des Dreißigjährigen Krieges, einen gelungenen Abschluss unserer achtstägigen Reise.

Uwe Angerer

Auf *eigenem* Kiel zum Kirchentag

Vom 01. bis 05. Mai 2013 findet der 34. Deutsche Evangelische Kirchentag in Hamburg statt.

Über 100.000 Dauerteilnehmende werden in Hamburg erwartet.

Fünf Tage und Nächte mit vollem Programm in etwa 2500 kulturellen, politisch-gesellschaftlichen und geistlichen Veranstaltungen: Das ist die Zeit zwischen Eröffnung am Mittwoch und dem Schlussgottesdienst am Sonntag. Ein unvergleichliches Erlebnis für alle, die da waren und wieder kommen.

Neben der Messe und der Innenstadt werden viele Veranstaltungen in der Hafencity stattfinden. Dadurch bietet sich die Möglichkeit auch Schiffe in das Programm des Kirchentages zu integrieren. Traditionsschiffe, Schiffe, die für Gemeindefahrt genutzt werden und Schiffe, die sich dem Kirchentag verbunden fühlen, sind eingeladen im Traditionsschiffhafen in der Hafencity

festzumachen und dort sich und Ihre Projektarbeit vorzustellen.

Auch für die Anreise zur Teilnahme am Kirchentag bietet sich in Hamburg der Seeweg an, so dass wir herzlich einladen möchten, auch mit dem eigenen Sportboot in die Hansestadt zu kommen und fünf Tage lang spannende Veranstaltungen zu besuchen.

Wir haben an den Landungsbrücken

Liegeplätze im City Sporthafen für Kirchentagsteilnehmende reserviert.

Mit freundlichen Grüßen

Constantin Knall, Geschäftsführer

Anne-Marleen Abich, Teamleiterin Infrastruktur

Das Anmeldeformular könnt ihr bei axel.sylvester@mac.com per Mail anfordern.

Eine Liegeplatzvergabe erfolgt nur in Verbindung mit der Anmeldung zum Kirchentag.



Eine Saison an Land

Bislang kannte ich folgenden Saisonablauf, beginnend im Frühjahr: Slippen oder Kranen, Maststellen, Boot segelfertig machen - und im Herbst das Ganze retour.

Dieses Jahr sollte sich das Ganze etwas anders gestalten.

Da diese Saison die Zeit für ausgedehnte Törns und Segeln unter der Woche nicht ausreichte, beschlossen wir, bei der Sport- hafengemeinschaft Kiel in Kiel-Schilksee

einen Landplatz zu beantragen. Das bedeutet, dass das Boot, wenn es nicht gesegelt wird, auf dem Trailer steht und erst kurz vor dem Segeln ins Wasser gekrant und nach dem Segeln von uns per Kran wieder aus dem Wasser geholt wird.

Wir wurden von Bekannten aus der X-79-Szene dazu ermutigt. Das Kranen würde zügig gehen mit der 79. Sie hat ja einen Heißstropf. Außerdem könne man zum Einladen mit dem Auto fast bis vor das Boot fahren, und zu guter Letzt würde das Boot nach der Saison wesentlich sauberer sein, wenn es die ganze Zeit an Land stünde.

Mitte März war es soweit. Nach Trailerfahrt aus der ESV am Köhlfleet konnten wir in Schilksee im Hafenvorfeld in fußläufiger Entfernung zum Bootskran Position beziehen. Wir standen in einer Reihe mit zwei anderen X'en und wollten den Mast stellen. Ein paar letzte Tipps zur Positionierung des

Trailers unter dem Mastenkran wurden eingeholt, das Ganze kann ja nicht so schwer sein... Etwas ungewohnt war, dass sich das Boot unter dem Mastenkran nicht bewegen konnte und deshalb sehr exakt unter dem



Kran plziert werden musste. Aber für das erste Mal machten wir unsere Sache gut, und der Mast stand zügig im Schiff. Leider war es vom Mastenkran zu unse-

rem „Standplatz“ etwas ansteigend, und wir haben es zu zweit nicht geschafft, den Trailer vom Mastenkran zurückzuschieben. Mit einem freundlichen Passanten ging es dann zu dritt sehr gut. Das fängt ja gut an...

Nach der ersten Hürde des Maststellens folgte das erste Mal Kranen mit Mast. Eine Einführung in die Bedienung des Kranes hatten wir zuvor bekommen und den entsprechenden Schein zur Erlaubnis und den Schlüssel dazu.

Das ganze Boot musste möglichst weit vorlastig getrimmt sein, dann den Heißstropf anschlagen, die Führungsleinen ausbringen, schon mal einen Fender hinhängen und los. Klappte super. Nach Hoch, Drehen und Runter schwamm das Boot im Hafenecken innerhalb von 5 Minuten.

Nach dem Segelwochenende musste es nun wieder an Land zurückgehen. Dieses gestaltete sich genauso einfach, und circa 20 Minuten, nachdem wir die Hafeneinfahrt



vorfeld folgendes Fazit ziehen: Das Rein und Raus mit dem Kranen ist simpel und geht schnell. Durch die kurze Liegezeit im Wasser sieht das Unterwasserschiff aus wie im Frühjahr und braucht kaum Pflege. Und zu guter Letzt mussten wir noch kein Mal in der stürmischen Herbstzeit zum Liegeplatz fahren, um die Leinen dem Wasserstand anzupassen. Anfänglich dachten wir, wir würden das entspannte „Im-Cockpit-Sitzen“

passiert hatten, stand das Boot wieder auf dem Trailer. Der Bootsran war zum Glück nicht so weit vom Standplatz entfernt wie der Mastenran, und wir konnten das Boot zwar langsam, aber erfolgreich in Parkposition schieben. Das Unterwasserschiff spülten wir nach dem Segeln kurz und wischten es mit einem Wischmob ab.

Nach einer ganzen Saison können wir jetzt kurz vorm Ende der „Standzeit“ im Hafent-

vor oder nach einem Törn vermissen. Wir genießen jedoch von unserem neuen Liegeplatz aus den Panoramablick über den ganzen Hafen ;-)

Wir haben am „Stehen an Land“ Gefallen gefunden und wollen im nächsten Jahr wieder „Selbstkraner“ sein und die Saison über an Land stehen.

Eure „IXES“





Mal wieder *typisch* ESV

Nun haben wir „Compassrose“ auch schon die 15te Saison, sie hat ihr erstes Refit hinter sich und auch der Slipwagen wurde mit tatkräftiger Unterstützung von Georg in seinen jetzigen Zustand versetzt, so dass man ihn - bis auf die alten Reifen - als annähernd optimal bezeichnen kann.

Die Pneus machten mir allerdings schon im letzten Sommer Kopfzerbrechen, denn zum Slippen hielten sie den Druck nicht mehr ganz, auch das Auswechseln der Ventile brachte bei einem Rad keinen Erfolg und es zeigten sich immer mehr leichte Risse längs Flanken. So begann ich diverse Schrottplätze nach neuen Reifen abzusuchen, allerdings ohne Erfolg, dafür aber mit ernüchternden Kommentaren wie „, diese Reifengröße ist aber schwer zu bekommen“, „,die gibt es nur ganz selten“, „,da sehe ich wenig Chancen“

Also musste „Compassrose“ auch im Herbst 2011 noch einmal mit den alten Rädern slippen und es ging ja auch. Dann war Winterarbeit angesagt und die Reifen wurden einfach vergessen – bis zum Slippen im Frühjahr. „Compassrose“ stand bereit, der richtige Druck war auf den Reifen und es sollte abwärts gehen, aber – oh Schreck, in der Flanke eines Reifens wurde ein kleiner senkrechter Riss sichtbar. Das war ein Alarmsignal, neue Reifen mussten jetzt wirklich dringend her.

Da die Reise über die Schrottplätze letztes Jahr keinen Erfolg gebracht hatte, wurde im Sommer „der Reifenhändler des Vertrauens“ angelaufen, der zusagte, sich auch bei seinen Kollegen umzuhören – leider wieder ohne Erfolg. Nachdem ich bei einer Visite

auf dem Vereinsgelände entdeckt hatte, dass der vorgeschädigte Reifen mittlerweile geplatzt war, gab es aber keine Alternative mehr und das Problem musste grundlegend gelöst werden – aber wie? Horst suchte in seinem Vorrat nach etwas Passendem, wurde aber auch nicht so richtig fündig.

In der Halle traf ich auf Jörg, der das Cockpit seiner "Tin Hau" restaurierte und ich erzählte ihm von dem Problem. Er dachte kurz nach und erinnerte daran, bei der Fa. Reifen Pohle am Oswaldkai vor ein paar Jahren einen „Reifenexoten“ erstanden zu haben – er warf sein i-pad an, die Telefonnummer war schnell gefunden und schon telefonierte ich. Man sagte mir, der Chef sei derzeit nicht da, nahm aber meine Wünsche entgegen und versprach, sich darum zu kümmern. Als ich in der folgenden Woche anrief, erhielt ich die erfreuliche Mitteilung, dass passende und gute Gebrauchtreifen bereits bestellt seien und am Donnerstag geliefert würden!!!

Zunächst war jedoch Wochenende und wir oben an der Schlei, nächste Woche sollte der Slipwagen auf das Gelände gebracht werden und ich rief bei Jörg an, um zu fragen, ob er irgendwann auf dem Gelände sei und mir beim Verholen des Slipwagens behilflich sein könne – klar, das könne er! Am Nachmittag rief er dann noch einmal bei uns an und „beichtete“, er habe eigenmächtig gehandelt und sich erlaubt, meinen Wagen zusammen mit Peter Krutein schon einmal aufs Gelände zu holen. Er hoffe, ich hätte dagegen nichts einzuwenden – hatte ich natürlich nicht.

Am Montag fuhr ich dann frohgemut nach Waltershof, um mal eben die Räder abzu-



bauen. Großer Schlüssel auf die Radmutter gesteckt, in die Hände gespuckt und es passierte nichts. Jörg, er war wie immer mit seinem Cockpit beschäftigt, gab mir den Tipp, Georg zu fragen, der habe einen großen Schlagschrauber. Also hin zu Georg. Er wollte gerade das Gelände verlassen, unterbrach aber die Abreise, ging zu seinen Werkzeugkisten und lieh mir das entsprechende Werkzeug.

Auf ein Neues: Stromkabel ausgerollt, Schlagschrauber angesetzt, es rattert fürchterlich und es passiert - nichts. Georg kommt, hilft und bekommt tatsächlich 3 Muttern gelöst! Bleiben also noch 29 und die wollen nicht! Jetzt nimmt sich Horst meines Problems an und kommt mit seinem Brenner, die Muttern werden erhitzt, der Schrauber angesetzt. Wieder kein Erfolg, auch wiederholte Versuche bringen kein besseres Ergebnis. Zuletzt versuche ich es mit Jörg noch einmal mit einem Radkreuz und ca. 2m langen Rohren als Hebel – der Erfolg bleibt aus. Also Werkzeuge wegräumen, noch einmal mit Kriechöl einsprühen und den morgigen Tag abwarten. Am Dienstag das gleiche Spiel, wieder kein Erfolg. Was nun?

Anruf bei Reifen Pohle: „Dann muss ich dir wohl mal ein Servicemobil vorbeischicken, ist morgen Mittag jemand da?“ Das ist schnell organisiert, Horst hat Zeit und auch Georg wird auf dem Gelände sein. Wie mir dann berichtet wurde, kam der Reifenservice, der Druckluftschrauber wurde angesetzt und die alten Räder gleich mitgenommen. Mittlerweile hatte sich auch Heinz entschlossen, neue Reifen für den Wagen seiner „Vamos“ zu ordern, bei Pohle wurde er zu einem angemessenen Preis fündig. Jörg kam auf die Idee, dass das Service-

mobil, wenn es denn meine mit den neuen Reifen ausgestatteten Räder wieder zum Montieren bringen würde, die Räder von Heinz praktischerweise gleich mitnehmen könne und organisierte auch dieses Mal eben so nebenbei.

Ich möchte mich noch einmal ganz herzlich bei allen Beteiligten bedanken, die sich wie selbstverständlich an dieser Aktion beteiligt haben und mir mit Rat und Tat zur Seite standen.



Ulli in jungen Jahren

Alles hat so reibungslos und ohne viele Worte geklappt, dass ich wieder einmal mehr sagen kann: Typisch ESV eben! So wie ich diesen Verein schon vor langer Zeit kennen und schätzen gelernt habe. Es muss so Mitte der Siebziger gewesen sein, als mein erstes Kielschiff, die „Anas Expedita“, auf dem Gelände stand und mein Geld als Student nicht richtig locker war. Immer wieder kamen Segelkameraden, fragten ob sie helfen könnten oder ich fand einfach noch brauchbare, abgelegte Ausrüstungsgegenstände unter meinem Schiff, von denen jemand annahm, ich könne sie gut gebrau-



chen. Von Fender und Leinen bis zu einem Heckkorb, der noch fehlte.

Es ist einfach gut zu wissen, dass Dinge wie Hilfsbereitschaft, Großzügigkeit und gegenseitiges Verständnis auch ohne viele Worte noch immer zu einem großen Teil unser Vereinsleben prägen. Das Verhalten Einzelner lässt dies inzwischen manchmal leider in den Hintergrund treten. Und an diese richtet sich auch mein Apell: Wäre es nicht wert, die gute alte Tradition des

Miteinander weiter zu pflegen, statt sich und anderen, wie z.B. dem Vorstand auf Versammlungen, mit Alltagskleinigkeiten und Befindlichkeiten das Freizeitvergnügen gegenseitig schwer zu machen???

In diesem Sinne...

Ulli David

P.S.: Wer weitere Informationen zu meinem Reifenthema erhalten möchte, spreche mich bitte an!





September Rückblick

Leider war ich bei der letzten Mittwochversammlung nicht dabei und musste glücklicherweise nicht mitanhören, dass ein Antrag gestellt wurde, das Protokoll nicht mehr auf Platt abzufassen. Ja, wo sind wir denn, haben wir keine anderen Sorgen...?

Sollten offizielle Stellen ein Protokoll auf Hochdeutsch fordern, bin ich gern bereit, die originellen und Freude machenden Texte ins „Amtsdeutsch“ zu übersetzen.

Es macht Dieter Holm mit Sicherheit immer eine Menge Arbeit - Vielen Dank dafür an ihn.

Und ist das bekannt? Lachen ist gesund, es werden dabei viel mehr Muskeln beansprucht als beim „meckern“. Einige können ja probeweise einmal 1 Jahr lächeln üben. Dazu hättet ihr Gelegenheit gehabt beim Absegeln in die Krückau. Wir hatten sehr viel Spaß: Der harte Kern bis 02:30 Uhr.

Kathi und Stephan hatten alles in bewährter Form organisiert und vorbereitet. Dank für eure Mühe. Es wird immer alles als selbstverständlich hingegenommen. Georg verwöhnte uns mit einer herrlichen

Bratkartoffelpfanne, dazu gab's Matjes satt und von Kathi zu Hause gebratenes Roastbeef. Erfreulich, dass noch ein paar Autofahrer kamen, Brigitte und Jürgen - danke für die riesige Specksalatschüssel. Carsten und Beate, die junge Familie Blankenhorn mit Baby und Hund, sowie Imme und Werner. Mit Musik, schön war's. Das gemeinsame Frühstück in der Sonne rundete alles ab. Dazu zauberte Georg noch einmal Bauernfrühstück! Danke!

Ich plädiere für die Abstimmung auf einer der nächsten Versammlungen:

Bei Festen Grillen oder Bratkartoffelpfanne
Protokollführung: Plattdeutsch oder Hochdeutsch im Wechsel, 1 x so, 1 x so.

Honi soit qui mal y pense

Gisela Niemeyer



"Abraxas" - Gisela und Fritz beim Anlegen in Seestermühe



Von Joghurt und anderen Käseprodukten

Als Vereinsmensch stellt man sich bisweilen die Frage, was gehört zu Horst's Aufgaben? Als Oberhofmeister sind ihm vom Vorstand einige klar umrissene Pflichten in Verbindung mit dem Wohnrecht übertragen worden. Teilweise haben er und Antje freiwillig auch viele Aufgaben übernommen, die uns allen zur Freude gereichen. Stichwort Gartengestaltung und vieles mehr. Das übernimmt er klaglos. Anderes nicht. Ich erinnere noch an Herbsteszeiten in denen zwanzig Mann mit maximal fünf Harken zum Arbeitsdienst eingeladen wurden.

Un nu möt ick ok mol quaken:
Wenn drei langbeforne Vereenskolegen, un wiel ik Takt heff nenn ik keene Nomens nich, as lütte Gang (se harn natürlk ok een Winden- un Trekkerforer dorbi) bi Sünn-schien slippen deit, is dat scheun.
Man een von de Gang weer woll beetten hiddelig. He harn neegen Slippwogen un he wür gespannt, wat dat all klappen deit.
Üm de Geschicht aftokötten; se wür n all tohoop good an Land kommen.
To der Tied, wenn de an slippen würn, har ik in Schuppen an mien Boot to klüttern.
As ik denn Fierobend moken will, möt ik feststellen, dat de Kolegen twee Dele vun dat Slippgeschirr buten stoon loten harn!
De Afsprütapporot un den Drohtrollwogen.
Wiel ik Kolleg bin, un ganz genau weet, dat sowat nich to Horst sein Opgoben tellt, tüdel ik de Slang und dat Kobel vun den

Afsprüüter tosomen un roller denn allns in'n Schuppen. Dat Winnenhus wür all korrekt afsloten.

Disse lütte Geschicht hett ok nen beetten wat mit'n Gewächshus un Steensmieten to don, denn twee vun de Mackers um nüms dat hier geit, sünn Lüd, de normalerwies ganz scheun Bescheed weet und dat giern ok anner Lüd vertellt.

Ich habe absichtlich meine kleine Geschichte in Plattdeutsch abgefasst; in dem Bewusstsein, dass nur wenige sie zu verstehen in der Lage sind?! Dann ist sie ja auch glücklicherweise „nicht vereinschädigend“! Das Oberste Landgericht in Oldenburg hat bereits 1927 in einem Grundsatzurteil festgelegt, dass Plattdeutsch eine deutsche Sprache ist!

An den Schulen der deutschen „Nordländer“ wird den Kindern verstärkt plattdeutsch lesen und sprechen beigebracht. Diese Sprache ist keine Domäne der niederdeutschen Bühnen.

In der August Ausgabe 2012 des „Hamburger Grundeigentum“ wurde als offizielles Dokument der „Hamburger Meedverdrag för Wohnruum“ vorgestellt.

Da finde ich es nur „folgerichtig“ dass Einer unserem Schriftführer untersagt, die Monatsprotokolle plattdeutsch abzufassen? In bester demokratischer Vereinstradition sollten wir spätestens auf der nächsten Jahreshauptversammlung unter Beachtung der



satzungsgerechten Wahlmodalitäten über die Monatsprotokolle in Platt- oder hochdeutsch abstimmen.

För mi würn Dieter sien plattdütschen Prokollé jümmers een „Ohren- und Augenschmaus“.

Heinz Valet

Noch ein paar Fotos vom Absegeln





Regattameldungen

Eisbär- Bjane Weiß - 13ter in Gruppe C2
beim Yachthafen Opti- Pokal

Windspiel- Tjark Weiß - 9ter in Gruppe
B beim Yachthafen Opti- Pokal

Logoff - Bernhard Scharf - 7ter in
der Gruppe YS 86 - 88 und 70ter
gesamt von 138 Teilnehmern auf der
Schiffabtsregatta 2012

Motz- Uwe Angerer 13ter von 34
Teilnehmern auf der kalten Kanne
des NRV auf der Außenalster mit dem
ältesten Opti und Gewinner des "Opa-
Preises" als weitaus ältester Teilnehme.

Motz- Uwe Angerer gewinnt die
Glitschregatta in Hohen Viecheln
auf dem Schweriner See.



"Logoff" 1999 - Schiffabtsregatta - noch in weiß und auslaufend Marstal



14. April 2013

Früher Start in die Saison

Nun ist es amtlich. Die Poldergemeinschaft wird bei der Vergabe der Aufträge für die Erhöhung der Flutschutzmauer darauf dringen, dass die Bauarbeiten am 15. April 2013 beginnen. Für alle Winterlagerlieger bedeutet das, dass sie bis zum 14. April 2013 die Hallen und das Gelände verlassen müssen, wenn sie im nächsten Jahr segeln wollen. Aus diesem Grund beginnt das Slippen bereits Mitte März. Möglichst ohne viele Sonderwünsche, sondern Zug um Zug von vorn nach achtern aus den Hallen heraus. Zur Unterstützung werden wir einen Abslipp- Plan erstellen, damit man den ei-

genen Slipptermin zeitlich eingrenzen kann. Dem SCOe geht es natürlich genau so und wir werden in 4 Wochen gut 160 Schiffe slippen.

Sollte jemand später slippen wollen, gibt es eventuell die Möglichkeit um Pfingsten herum auf einer Spur der Slippbahn wieder zu slippen. Ob das tatsächlich möglich wird, lässt sich noch nicht mit Sicherheit sagen. Zum Jahresanfang 2013 wissen wir hoffentlich mehr. Die Sommerlagergebühr wird erst nach Pfingsten fällig.

Der Yachthafen in Wedel ist ab Mitte März bereits geöffnet.



Hochwasserschutzwand ESV-seitig- erbaut mit einem Blech. SCOeseitig wird voraussichtlich ab 15. April 2013 eine neue Spundwand gerammt. Die Durchfahrt zur Slippbahn wird halbiert



Staubfrei

In der Winterlagerhalle ist heute „staubfrei“. Wer kein Schiff dort liegen hat, kann mit dem Begriff wenig anfangen. Wer aber ein Schiff in der Winterlagerhalle liegen hat, weiß, was gemeint ist. Besonders, wenn Rumpf oder Aufbauten lackiert werden müssen. Es ist Mal- und Lackiertag. In der großen Halle darf dann kein Staubkorn umherfliegen. Es ist alles verboten, jedenfalls alles, was Staub machen könnte, und das sind so gut wie alle Arbeiten. Die staubfreien Tage werden allen schriftlich mitgeteilt und sind deutlich an den Hallentoren angeschlagen.

Heute ist so ein Tag. Alles ist vorbereitet. In der Halle herrscht morgendliche Ruhe. Vorsichtig werden die letzten Staubkörner und Fusseln mit Terpentin- oder Staubbindetuch von Aufbau oder Rumpf gewischt. Die Luftfeuchtigkeit ist gering. Der Lack ist, je nach Temperatur, vorgewärmt oder leicht verdünnt. Die sorgsam gepflegten Lackpinsel - feinste Chinaborste - können in Aktion treten.

Bevor es so weit ist, treten zwei Männer in die Halle, die Nasen nach oben gereckt. „Da liegt er“, sagt der eine und meint seinen Mast, dicht unter dem Dach. Sie machen Anstalten, ihn runterzuholen. Ein dezenter Hinweis des seinen Aufbau lackierenden Hannis Klappenbüx, dass heute staubfrei ist, wird mit einer Handbewegung beiseite gewischt. „Wir machen keinen Staub, wir wollen bloß den Mast da runterholen.“ Dass auf dem Mast die dicke Staubschicht des ganzen Winters liegt, scheint den beiden entgangen zu sein. Erst als Hannis freundlich auf diesen Umstand hinweist, verziehen sie sich murrend.

Da war ein anderer schlauer. Er hat den Mast schon gestern heruntergeholt und beginnt nun, sein Rigg über den dreckigen Hallenboden zu schleifen, um ihn zu betakeln. Wider Erwarten gelingt es Hannis, auch ihn von seinem Vorhaben abzubringen, obwohl er die Meinung vertritt, dass das, was er tun will, nicht ausdrücklich verboten sei.

Drei Schiffe weiter soll offenbar heute erst mit der Winterarbeit begonnen werden. Der Eigner und ein Helfer machen sich daran, die Plane vom Schiff zu ziehen. Dem Hinweis auf „staubfrei“ begegnen beide mit fragenden Kinderaugen. „Staubfrei?“ Nie gehört, habe keine Zeit, das viele Papier zu lesen, das man mir zuschickt“, entgegnet er. Nach Belehrung über das hiesige Brauchtum, nun schon nicht mehr ganz so freundlich, hat man einen Feind mehr.

Der Frieden dauert nicht lange. Unter einem alten Eisenschiff beginnt man nun, das Unterwasserschiff abzuflexen. Nun wird es in der Halle wirklich laut. Der Krach der Schleifarbeiten hat auch den entferntesten Maler aufgescheucht. Doch der Störenfried ist schnell abgestellt, schließlich will er nicht gelyncht werden. In Ruhe - wenn auch etwas zitternd - setzt Hannis Klappenbüx seine Arbeit fort. Da wird das Hallentor aufgerissen, und ein Hafewart knattert mit seinem Moped zwischen den Booten umher. „Wollt ihr etwa heute slippen?“ fragt unser Lackierer. „Nein, heute ist ja staubfrei, da wird in der Halle nicht gekrant.“ Die mehr gemurmelte Frage, was dann das Mopedfahren soll, bleibt unbeantwortet. Das große Tor wird wieder



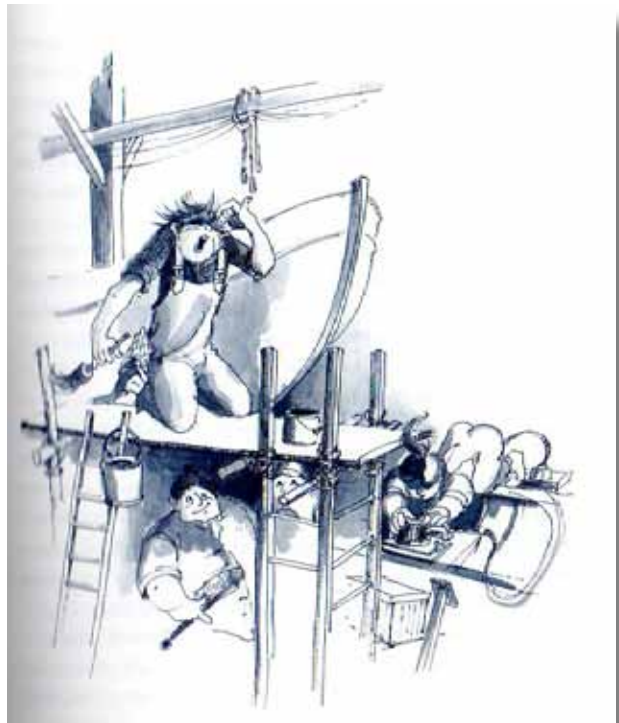
zugeschoben, wobei abermals der Staub in großen Wolken von den Hängern rieselt. Doch gleich geht es wieder auf. Ein großer Laster schiebt sich herein, die Ladeluke wird heruntergeklappt, und Kisten und Kästen werden ausgeladen. Nachschub für die Yachthafen-Gaststätte. „Dienstags ist ja geschlossen“, meint der Fahrer lapidar. Mehr Tage als diese beiden hat die Woche wohl nicht für ihn. Währenddessen schafft ein weiterer Laster aus einem anderen Hal-lentor Müll davon.

Eine ganze Stunde danach geschieht tatsächlich nichts. Auch Hannis sieht voller Behagen auf sein Werk. Der Lack glänzt und verläuft gut. Da erscheint der Hintermann und beginnt, sein GFK-Schiff genussvoll zu polieren. Nachdem man ihm geduldig erklärt hat, dass die gelösten und herumfliegenden feinen Staub- und Silikonpartikel weder der Lackierung noch seiner Lunge dienlich sind, hat er endlich ein Einsehen.

Uff, es herrscht abermals eine gewisse Zeit Ruhe, und die eine Seite des Aufbaus kann zu Ende lackiert werden. Nun taucht der Vordermann auf. Er ist Zahnarzt und hat am Mittwochnachmittag Zeit. Nach freundlicher Begrüßung geht er ganz vorsichtig an Deck. Aha, denkt Hannis Klappenbüx, der weiß, dass er heute keinen Staub machen darf. Er schleicht geradezu auf sein Vorschiff - und beginnt seine Ankerkette einzuhieven! Hannis Klappenbüx trifft

fast der Schlag. Vom Boden und aus der Kette lösen sich ganze Staubkaskaden und schweben durch die Halle.

Inzwischen liegen bei Hannis die Nerven bloß, und er böllt den Mann an. Ganz erstaunt reagiert er: „Ich hab doch morgen Sliptermin.“ Er stellt aber dann doch das Kettchieven ein und verzieht sich unter Deck - und stellt seine Maschine zum Probelauf an! Dicke Dieselschwaden wallen über Hannis' Lackierung. Jeder hat eine Begründung für sein Tun parat und warum es ausgerechnet heute geschehen muss. Nachmittags gilt es dann nur noch, unter den Schiffen spielende Kinder und Rollschuh fahrende Jugendliche ins Freigelände zu vertreiben. Dann ist es geschafft. Beim Weggehen fällt dem wirklich rücksichtsvol-





len Nachbarn an Backbord, der den ganzen Tag selbst lackiert hat, die Leiter um und landet in einer Staubwolke!

Um nicht vom Schlag getroffen zu werden, tröstet sich Hannis Klappenbüx auf dem Nachhauseweg mit der Feststellung: „Vom Süllberg sieht das sowieso keiner“ über seine inzwischen garantiert rutschfeste „Kornfranklackierung“. „Was da heute wohl noch so alles passiert?“, denkt er unter der Dusche. Die Halle ist ja bis spät abends geöffnet. Segeln, so hat er mal gelesen, soll gut für die Nerven sein. Ob das auch für die Winterarbeit gilt? Hannis Klappenbüx hat da so seine Zweifel, besonders im Frühjahr.

*mit freundlicher Genehmigung des Autors: aus „Gischt an Deck“ von Jürgen Chr. Schaper,
Illustration von Marlies Schaper*



Gesucht

Gibt es im ESV junge Leute die Lust haben Farr 30 zu segeln? Sie steht in Kiel und wollte nächstes Jahr aktiver werden.

und: Mein Schiff muss wieder aufgefrischt werden. Wer möchte sich etwas dazuverdienen? 100 Stunden hätte er zu tun.

Bitte bei Axel melden. Telefon und E-Mail vorne im Impressum.



Vendée Globe

Die Vendée Globe ist eine Non-Stop-Regatta für Einhandsegler, die einmal um den Globus führt und deswegen als die härteste Einhandregatta der Welt gilt.

Das Rennen wurde im Jahre 1989 durch den Segler Philippe Jeantot ins Leben gerufen und findet seitdem alle vier Jahre statt. Startberechtigt sind Einrumpfboote der Klasse Open 60. In diesem Jahr startete die siebte Austragung am 10. November in Les Sables-d'Olonne mit 20 Teilnehmern.

Ausgeschieden sind mittlerweile 7 Teilnehmer: Kiel verloren, mit Trawlern kollidiert, Mastbruch, zuletzt kollidierte der französische Mitfavorit Vincent Riou mit seiner Segelyacht „PRB“ mit einer treibenden Metallboje. Sein Boot wurde dabei so stark beschädigt, dass der 40-Jährige es nicht alleine reparieren konnte und aufgeben musste.

Wir haben das Rennen von Anfang an im Internet verfolgt. So wurde der Start live übertragen. Die Begeisterung an dieser Regatta insbesondere in Frankreich ist riesengroß. So sind die meisten Teilnehmer Franzosen, dabei sind aber auch noch der

Brite Alex Thomson (Boss), sowie die Schweizer Bernard Stamm (Cheminées Poujoulat) und Dominique Wavre (Mirabaud). Ausgeschieden ist auch die einzige Frau, die Britin Samantha Davies (Savéol), deren Mast gebrochen ist. Die Teilnehmer senden täglich kleine Filme, in denen sie ihr Leben an Bord und eindrucksvolle Segelbilder übermitteln. Inzwischen nähert sich die restliche Flotte von 13 Booten dem Kap der Guten Hoffnung.

Derzeit führt der Franzose Armel Le Cléac'h (Banque Populaire) vor Francois Gabart (MACIF), 25,5nm zurück, und Jean-Pierre Dick (Circabc Paprec 3), 127 nm hinter dem Führenden. Dahinter Alex Thomson und Bernard Stamm.

Im Jahr 2016 möchte der Deutsche Jörg Riechers ebenfalls dabei sein. Er ist der erfolgreichste deutsche Einhandsegler aller Zeiten und momentan der aktivste deutsche Hochseeregatta-Segler, segelt die meisten Rennen und fährt aus deutscher Sicht die besten Ergebnisse ein. Jörg Riechers eroberte Stück für die Stück die französisch geprägte Regatta-Szene: Er erzielte nicht nur die besten Plätze eines Deutschen bei der Mini-Transat und bei der Route du Rhum, sondern war 2010 Jahresgesamtsieger in der Classe Mini und dominiert 2012 die Class 40. Als erster Deutscher überhaupt gewann er in diesem Jahr bei einer Shorthand-Regatta ein Transatlantikrennen, die Solidare du Chocolat.

www.vendeeglobe.org oder als app.





Georgs Kombüse präsentiert

Speckkartoffelsalat à la Josephine

Rezept vom Absegeln, zubereitet von Jürgen Fischer

Mengen der Zutaten nach Anzahl der Fresssäcke bemessen

Festkochende Kartoffeln, zB: „Annabell oder Belana“

gewürfelte, geräucherter durchwachsener Speck, Zwiebeln gewürfelt
Speiseöl (neutral)

Essig aus Wasser und Essigessenz gemischt

Pfeffer und Salz

Essigmischung vorher abschmecken, Essigessenz ist sehr kräftig

Kartoffel kochen und pellen und in Scheiben schneiden, sie können ruhig noch warm sein. Speck zusammen mit Öl auslassen, bei beginnender Bräunung die Zwiebeln dazu geben. Essigmischung zusammen mit dem warmen Speck, dem Öl und dem Zwiebelgemisch in einer Schüssel verrühren und mit Salz und Pfeffer abschmecken.

Kartoffeln unterheben und durchziehen lassen, gegebenenfalls noch einmal Essigwasser nachgeben, wenn der Salat zu trocken wird. Die Mengendosierung macht Jürgen immer frei Schnauze !



Hier noch eins:

„Beamtenstippe“ (3 Personen)

500 Gramm gemischtes Hack

Zwiebeln, Pfeffer, Salz

Kartoffelpüree

Sauerkraut

Mehl und Saure Sahne für die Sauce

Hack mit Zwiebeln und Gewürz durchmischen, in kleinen unförmigen Klumpen in der Pfanne schön braun braten, mit Mehl abstäuben, anschwitzen lassen und mit Wasser ablöschen, Saure Sahne dazu geben. Mit Kartoffelpüree und Sauerkraut servieren.

Guten Appetit!



Zu guter Letzt

aus den Mitteilungen des Deutschen Segler Verbandes

Neue Regelung für Sportbootführerscheine Binnen und See seit dem 17. Oktober 2012 gilt im Binnen- und Seebereich eine Führerscheinpflichtgrenze von 11,03 kW (15 PS). Im Bereich der Seeschiffahrtstraßen ist wie bisher ohne Altersgrenze das nicht gewerbmäßige Führen eines Sportbootes mit einer Nutzleistung bis zu 3,68 kW (5 PS) zulässig. Die Aufsichtspflicht der Eltern bleibt unberührt. Bei einer Nutzleistung von 3,68 kW (5 PS) bis zu einer Nutzleistung von 11,03 kW (15 PS) muss der Schiffsführer mindestens 16 Jahre alt sein. Ab einer Nutzleistung von 11,03 kW (15 PS) ist der Sportbootführerschein-See vorgeschrieben. Auf den Binnenschiffahrtstraßen des Bundes mit Ausnahme des Rheins gilt die Altersgrenze von 16 Jahren auch für das fahrerlaubnisfreie Führen von Sportbooten bis zu 11,03 kW (15 PS) und unter 15 m Länge. Ab einer Nutzleistung von 11,03 kW (15 PS) ist der Sportbootführerschein-Binnen vorgeschrieben. Auf dem Rhein gilt unverändert die Fahrerlaubnispflicht für Sportboote mit einer Nutzleistung von mehr als 3,68 kW (5 PS). Zum Führen von Segelsurfbrettern im Binnenbereich ist kein Sportbootführerschein mehr erforderlich. Die Fahrerlaubnisregelungen für Landesgewässer und den Bodensee sind derzeit unverändert.

Jörg Riechers ist der erfolgreichste deutsche Einhandsegler aller Zeiten. Er ist momentan der aktivste deutsche Hochseeregatta-Segler, segelt die meisten Rennen und fährt die besten Ergebnisse aus

deutscher Sicht ein. Jörg Riechers eroberte Stück für die Stück die französisch geprägte Regatta-Szene: Er erzielte nicht nur die besten Plätze eines Deutschen bei der Mini-Transat und bei der Route du Rhum, sondern war 2010 Jahresgesamtsieger in der Classe Mini und dominiert 2012 die Class 40. Als erster Deutscher überhaupt gewann er in diesem Jahr bei einer Shorthand-Regatta ein Transatlantikrennen, die Solidare du Chocolat.

Der Norddeutsche Regatta Verein suchen zum 1. Januar 2013 eine(n) hauptamtliche(n) Jugendtrainer/in. Die Ausschreibung kann über die entsprechenden Meldung im Newsbereich der Website www.dsv.org eingesehen werden.

Darßer Ort - Segler werben beim Bundespräsidenten für Nothafen
Mit einem offenen Brief an den Bundespräsidenten Joachim Gauck hat der Segler-Verband Mecklenburg-Vorpommern (SVMV) einen erneuten Versuch unternommen, die Situation am Darßer Ort zu klären. Die Kreuzer-Abteilung des DSV hat den Brief auf ihrer Website veröffentlicht.

Schweden - Einleitung von Fäkalien ab 2015 uneingeschränkt verboten
Ab 1. April 2015 verbietet der schwedische Staat die Einleitung von Schwarzwasser (Fäkalien) in seine Küstengewässer, Seen und Wasserstraßen. Bis zur Einführung des Verbots soll das seit dem Jahr 2001 im Aufbau befindliche Netz von Entsorgungsstationen dem zu erwartenden Aufkommen an



Abwasser angepasst werden. Weitere Infos: www.w.kreuzer-abteilung.org

Wetterberichte auf Mittel- und Langwelle vor dem Aus

Die Kommission zur Ermittlung des Finanzbedarfs der Rundfunkanstalten (KEF) hat die Landesrundfunkanstalten der ARD aufgefordert, die Ausstrahlung ihrer Programme über die Mittelwellen- und Langwellensender spätestens zum 31. Dezember 2014 zu beenden. Bereits Ende April hatte der letzte deutsche KW-Sender DeutschlandRadio seinen Betrieb auf 6190 kHz eingestellt. Hintergrund ist die seit August 2011 laufende Einführung von Digitalradio (DAB+). Sollte die Forderung der KEF umgesetzt werden, bestünde künftig nicht mehr die Möglichkeit, überall auf der Nord- und Ostsee Seewetterberichte bzw. Sturmwarnungen über den Rundfunk zu empfangen. Der Mittelmeerraum ist mit dem Wegfall der KW-Ausstrahlung schon jetzt nicht mehr mit einem deutschen Rundfunksender versorgt. Einen Ersatz für die Mittelwellen- und Langwellenübertragung stellt DAB+ nicht dar, da sich die Reichweite der darüber verbreiteten digitalen Radioprogramme auf den Küstenbereich beschränkt ist. Die Kreuzer-Abteilung

des DSV und der Deutsche Wetterdienst setzen sich dafür ein, dass entgegen der Forderung der KEF eine möglichst lange Übergangsfrist vorgesehen wird. Nur damit wäre für die Sportschiffahrt ein weicher Übergang zu alternativen Empfangstechnologien möglich.

Wettfahrtregeln für unterwegs
Der Weltseglerverband ISAF hat die „Racing Rules of Sailing 2013-2016“ auf seiner Website www.sailing.org veröffentlicht. Zusätzlich sind die Regeln in englischer Fassung als App im iTunes-Store erhältlich. Kosten: 79 Cent.

Rolf Herlyn verstorben
Der Deutsche Segler-Verband trauert um Rolf Herlyn, der im Juli im Alter von 79 Jahren gestorben ist. Rolf Herlyn hat in den 1980er-Jahren den Bereich Umweltschutz und Raumordnung des Deutschen Segler-Verbandes federführend aufgebaut und an zahlreichen Hafenprojekten, Reviergestaltungen und Nutzungsregelungen mitgewirkt. Herlyn war von 1986 bis 2001 als Mitglied im Vorstand der Kreuzer-Abteilung des DSV aktiv. Beim Deutschen Seglertag 2001 wurde er mit der Goldenen Ehrennadel des DSV geehrt.

Regattakalender 2013

Datum	Name der Regatta	Kategorie	Veranstaltender Verein, Ort
April			
27./28.	Elbe-Auftakt-Regatta	ORC, YS, OD	SVAOe, Elbe
Mai			
1.	1. Offene HHer Meisterschaft im Kitesurfen		MSC, Hamburg
4./5.	Glückstadt-Regatta	ORC, YS, OD	NRV, HSC, Elbe
4./5.	Elbe-Pokal-Regatta	J 24, Jollen	BSC, Hamburg
9.	SCU Regatta	YS, X-79, Folke	SCU, Elbe



Mai

15.	Mittwochssegeln HKS	YS	BSC, Elbe
17. - 20.	Nordseewoche	ORC, TCF	RGNW, Helgoland
18./19.	König & Cie Opti Regatta	Opti A+B	MSC, Hamburg
25.	Nedderelv-Regatta	YS	Gruppe Nedderely, Elbe
29.	Mittwochssegeln HKS	YS	BSC, Elbe

Juni

1.	Cuxhavener Seewettfahrt	YS	SVC, Elbe
1./2.	Elbedamm-Regatta	J 24, Jollen	MSC, Hamburg
8.	ASC Regatta	YS	ASC, Elbe
12.	Mittwochssegeln HKS	YS	BSC, Elbe
22. - 30.	Kieler Woche	ORC, OD	KYC, NRV, VsaW, HSC, Kiel
26.	Mittwochssegeln HKS	YS	BSC, Elbe
29.6.-5.7.	Conger DM	Conger	MSC, Hamburg

Juli

6. - 14.	Warnemünder Woche	ORC, YS, OD	SV Schlüssensee,WSC, Warnemünde
20./21.	Hamburger Meisterschaft + Jugendmeisterschaft	Pirat	NRV, Hamburg
19. - 28.	Travemünder Woche	ORC, YS, OD	Travemünde

August

3./4.	Laser Pfahlewer Cup	Laser	BSC, Elbe
7.	Mittwochssegeln	HKS YS	BSC, Elbe
17./18.	Elbe Junior Cup	Opti	MSC, Hamburg
21.	Mittwochssegeln HKS	YS	BSC, Elbe
31.	Brunsbüttel. Elbewettfahrt	YS	SVB, Brunsbüttel
31.	Blaues Band	YS, ORC, OD	SVN, Elbe
31.8./1.9.	Sanduhr Regatta	J 24,Folke,Jollen	MSC, Hamburg

September

1.	Elbauf-Wettfahrt	YS, ORC, OD	SVWS, Elbe
4.	Mittwochssegeln HKS	YS	BSC, Elbe
14.	Oberndorfer Herbstregatta	YS	SGO, Elbe
?	Yachthafenfest		HYG, Wedel
11.	Mittwochssegeln HKS	YS	BSC, Elbe
14./15.	Elbe-Sand-Regatta	J 24, Jollen	BSC, Hamburg
21.	Pagensand-Regatta	YS, ORC, OD	SCOe, Elbe
22.	Magistrats Preis	YS	SVWS, Elbe
28.	Senatspreis der Elbe	YS, ORC, OD	BSC, ASV, Elbe
29.	Elbe-Ausklang	ORC, YS, OD	SVAOe, Elbe

November

30.11.+1.12	Letzte Helden		
-------------	---------------	--	--



ESV Termine 2013

01.12.12 - 15.00 Uhr	Chorprobe
02.12.12 - 15.00 Uhr	Senioren- und Ehrentreffen
15.12.12 - 15.00 Uhr	Chorprobe
01.11.13 - 15.00 Uhr	Katerbummel
09.01.13 - 19.00 Uhr	Monatsversammlung Januar
12.01.13 - 15.00 Uhr	Chorprobe
26.01.13 - 15.00 Uhr	Erweiterte Vorstandssitzung
02.02.13 - 15.00 Uhr	Chorprobe
16. 02.12 oder 23.02.13	Jahreshauptversammlung
13.03.13 - 19.00 Uhr	Monatsversammlung März
10.04.13 - 19.00 Uhr	Monatsversammlung April
08.05.13 - 19.00 Uhr	Monatsversammlung Mai



Ankerlieger beim Absegeln (oben) "VAMOS" beim Schwarztonnensand (unten)

