



# ESV Information

---

Elb-Segler-Vereinigung e.V.

---

## September 2012



Mitglied im Deutschen Segler-Verband



# Inhaltsverzeichnis

| Seite     | Thema   |
|-----------|---|
| Titel     | Gig Kronprinzessin Ute auf den German Classics 2012                         |
| 2         | Impressum   |
| 3         | Inhaltsverzeichnis  |
| 4         | Familien- und Schiffsmeldungen  |
| 5         | Der atlantische Sommer  |
| 6         | Der perfekte Knoten   |
| 7         | "IXES" Double Handed Challenge unter der Kuchenbude                         |
| 9         | Vereinsgelände gesichert  |
| 10        | Einladung zum Absegeln 2012   |
| 11        | Mit "Emma" unterwegs  |
| 15        | Weihnachten kommt immer so plötzlich  |
| 27        | Lustkutter Janmaaten, Geschichte von Ludwig Dinklage                        |
| 33        | Einladung zum Seglerball des SCOe<br>aus Anlass des 111ten Vereinsjubiläums |
| 34        | Regattameldungen  |
| 34        | Helmut Hillebrand: England Rund   |
| 36        | Aus Georgs Kombüse: Queller mit Bandnudeln                                  |
| 37        | Zu guter Letzt  |
| 39        | ESV- Termine  |
| Rückseite | Fotos von den German Classics in Laboe                                      |

Bildnachweis:

Titel: Axel Sylvester

Rückseite: Axel Sylvester, Ludger Eickmann

Weitere Fotos in dieser Ausgabe von Gerrit Schreiber (S. 4), Christa Sylvester (S. 5), Mad Max GER 421 auf X79.de (S. 7) Louis- F. Stahl (S. 10), Iris Grote- David (S.12), Ludger Eickmann (S. 11, 13), [alice-dsl.net/mauerseglerlotte](http://alice-dsl.net/mauerseglerlotte) (S.24), 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](mailto:henning-dau@arcor.de) oder [christa.sylvester@mac.com](mailto: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.

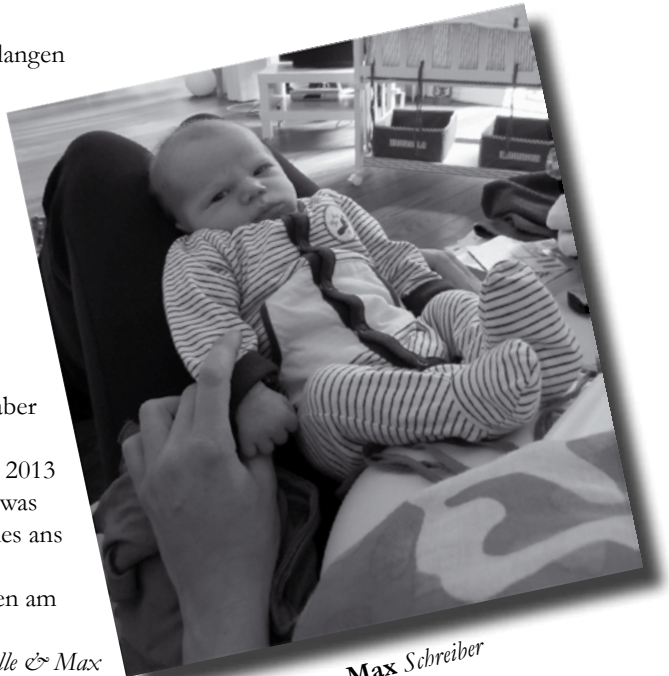
**Druck: Idee, Satz&Druck, Ahrensburger Straße 128, 22045 Hamburg Tel: 66961410**



# Familien- und Schiffsmeldungen

Liebe Elbsegler,

wir wollten als Ergebnis der langen Sommerpause verkünden, dass wir seit dem 27.06. nicht mehr nur zu dritt (Chinook, Lille und ich), sondern einen weiteren Zuwachs zu verzeichnen haben. Max ist nun Teil unserer Familie. (Foto anbei)  
Die Nächte sind also gerade eher kurz und das Segeln kommt auch etwas zu kurz, aber bis jetzt planen wir noch mit einer 2 monatigen Auszeit in 2013 auf der Chinook. Mal sehen was die Arbeiten im Winter so alles ans Tageslicht bringen.  
Bis bald zum nächsten Treffen am Köhlfleet



Gerrit & Lille & Max

Max Schreiber

## "Rügen" wechselt den Besitzer

Henry Hansons "Rügen" hat neue Eigner gefunden, und das Schiff ist im Verein geblieben. Mario und Achim Sitz haben es sich zugelegt.

Unser Arbeitsminister machte Mario und Achim in seiner unnachahmlichen Art Mut für ihr neues Hobby: *"Es bindet (ohne zu segeln) ca. 8 Wochenenden (von bekanntlich 53) pro Jahr nur für Slippen und Wartung. Ich hoffe, das ist ihm bewusst. Arbeitsdienst kommt ja auch noch hinzu."* Willkommen im Winterlagerclub!





## Der atlantische Sommer

Von diesem Sommer wird ein Geräusch in Erinnerung bleiben, das Ritschratsch vom Auf und Zu der Kuchenbude. Hafentage wegen Starkwind reihten sich aneinander, darüber hinaus überwiegend Regentage, und zum Ritschratsch der Reißverschlüsse gesellte sich das Geräusch von pladdern-dem Regen. Dass die Fenster etwas undicht sind, das Wasser am Mast herunterläuft, wir wurden täglich daran erinnert. Kurze Regenspauzen wurden genutzt, um einzukaufen, Geld zu holen, Hafengeld zu bezahlen.

Die wenigen Segeltage fanden ohne Ausnahme in Ölzeug statt, wenn nicht wegen Regenschauern und Gewittern, dann zumindest bei viel Wind wegen des überkommenden Wassers. Die wenigen, angenehmeren Touren, die im Zielhafen gerne im Cockpit sitzend gemütlich ihren Ausklang nehmen sollten, endeten in hektischem Segelpersenning und Kuchenbudenaufbau, da die nächste Regenfront ihre Vorboten schickte.

Wettervorhersagen versprochen im voraus Regen, Wind von vorne und Temperaturen von maximal 18 Grad. Lediglich Gesicht und Hände braun. Der Schrank an Bord ausgestattet mit Kurzärmeligem, das wohl ungetragen

wieder in den häuslichen Kleiderschrank wandern wird.

Grillen, kurze Hosen, Sonnencreme, all das lässt sich auf einen einzigen Tag reduzieren. Frühstück im Cockpit unter der Kuchenbude: Wenige Male, Frühstück im Cockpit ohne Kuchenbude: Fehlanzeige.

Duschgänge wurden darauf abgestellt, ob die nächste schwarze Wolke uns womöglich schon auf dem Weg zum Duschhaus erwischt.

Doch kaum ist dies geschrieben, beginnt Ende Juli die letzte Urlaubswoche. Plötzlich scheint die Sonne, zweimal wird Baden möglich. In der Rückschau einmal An- und am nächsten Tag Abbaden. Schleimünde erleben wir noch einmal in herrlichstem Sonnenschein, Strände ebenso. Im Kanal statt Kuchenbude Sonnenschirm. Rückblickend war es ein wunderbarer Urlaub.

37





## Der *perfekte* Knoten

Eine mächtige Grand Banks nähert sich mit 8 fröhlichen Herren dem kleinen Hafen Schleimünde. Die Sonne scheint, der Wind macht Pause. Kleine Frotzeleien an seine Kumpane verteilend steuert der Käpt'n seinen Schlorren rückwärts in eine Lücke zwischen den bereits vertäuten Schiffen.

Zwei der fröhlichen Herren stehen locker, aber mit wichtiger Miene und einer Festmacherleine auf dem Vorschiff, um im rechten Moment den am Ende der Leine geknüpften Palstek über den angepeilten Heckpfahl zu legen. Das gelingt perfekt mit Hilfe des Bootshakens und unter fröhlichem Schnattern. Langsam füllt das Schiff die Lücke und spendet uns Schatten. „Stopp“ befiehlt einer der Herren und schaut ungläubig auf das Ende seiner Leine. Sie ist doch tatsächlich zu kurz geraten! Bis zum Steg fehlen noch zwei Meter. Nun ist guter Rat teuer; der Käpt'n weiß zum Glück, dass Abhilfe durch das Aufstecken eines weiteren Festmachers durchaus möglich wäre und erteilt den entsprechenden Befehl an seine Bootsmänner. Unverzüglich hat einer der fünf übrigen Salzbuckel einen weiteren Tampen parat und reicht ihn aufs Vorschiff. Die im Moment zur Untätigkeit verdammten vier weiteren Matrosen erläutern großspurig den zuschauenden Touristen das geplante Manöver. Geschickt im Umgang mit seinen Gashebeln manövriert der Käpt'n seinen Dampfer ein wenig aus der Lücke, damit die beiden Vorschiffsmatrosen die Leinen mit einem nur in Gedanken geäußerten Satz, „ja, mit was für einem Knoten denn bloß?“ verbinden können.

Wie heißt der Knoten denn noch mal, den sie jetzt gebrauchen könnten? Da

fällt es ihnen ein. Mit einem wissenden Gesicht machen sie sich an das Knüpfen des ihrer Meinung nach benötigten Knotens.

Amüsiert schaut der halbe Hafen auf das erstaunliche Ergebnis ihrer Knotenkünste. Der Käpt'n ist mit dem Ergebnis nicht ganz einverstanden, der Knoten scheint ihm nicht perfekt geknüpft. Er beendet dennoch das Anlegemanöver mit dem verlängerten Festmacher und einem kurzen Gasschub. Der souverän geäußerte Kommentar vom Vorschiff, man habe bisher noch nie einen Stopperstek gesteckt, hatte ihn augenscheinlich beruhigt.

Jetzt endlich konnte sich die Besatzung auf Weisung des Käptns dem durch das Anlegemanöver unterbrochenen Zweck der Ausfahrt widmen; der weiteren Einnahme von geistigen Getränken auf der Flybridge, die sie unweigerlich zu der Überlegung führte, ob nicht auch ein Schotstek zum Ziel geführt hätte..

Das gab uns die Gelegenheit, das Ergebnis dieser Leinenverbindung in aller Ruhe in Augenschein zu nehmen: So einen schönen Knoten hatten wir bisher auch noch nicht zu Gesicht bekommen - Seht selbst!

*Axel Sylvester*





# "IXES" Double *Handed* Challenge *unter der Kuchenbude*

Am 01.-03.06. sollte wieder die Double Handed Challenge auf dem Programm stehen. Vor allem für Familiencrews die perfekte Gelegenheit, mit viel Spaß Regatta zu segeln.

Das bewährte Format sollte wie in den vergangenen Jahren mit dem Treffen am Freitag Abend in Schleimünde und der Regatta nach Hörup Hav am nächsten Morgen stattfinden.

Alles fing vielversprechend an, das Pfingstwochenende bescherte uns Kaiserwetter vom Feinsten und man frohlockte schon, dass das nächste Wochenende wieder so ein Knaller wird. Die Taktik, die DHC in den Juni zu verlegen um sommerlichere Temperaturen zu haben, schien aufzugehen. Doch es kam alles anders: Die Windvorhersage diverser Windforen sagte nichts Gutes voraus und leider behielten sie Recht. In Gelting hackte es am Freitag mit konstanten 7 Bft. aus West-Nordwest, in Böen wurden 8 Bft. gemessen. Für uns hieß es bis zum Leuchtturm Kalkgrund gegenan und danach Rauschfahrt bis Schleimünde. Die Kieler waren da weitaus schlechter dran, waren aber guter Dinge loszufahren und es bis Schleimünde zu schaffen. Wir

führen also los. Schon in der Hafenausfahrt, obwohl die Fock noch gar nicht oben war, lag das Boot schon gut auf der Seite, unser normal etwas überdosierter 8-PS-Motor lief Vollgas noch knapp 4 Knoten - kannte ich so noch nicht! Also gut, Fock hoch und ab dafür - ging erstaunlicher Weise auch recht gut, zwar grenzwertig aber ok. Was die Wellen bei Kalkgrund angeht, der helle Wahnsinn! Das war wie Hochsee-segeln. Eine Welle, die eingestiegen ist, hat



*nicht ganz das richtige Wetter für eine Familienregatta*

unser Cockpit bis zur Wadenmitte geflutet - unglaublich! Wir haben es aber mit einem guten Anlieger bis zum Turm geschafft und konnten dann ja glücklicherweise abfallen. Wir sind dann nur mit der Fock und heruntergeklappten Motor des öfteren

über 11 Knoten die Welle heruntergesurft - hat schon Spaß gemacht. Es wurde nur etwas kalt, da uns die vorherigen Wellen den Nacken heruntergelaufen waren und wir ziemlich nass waren. Als wir dann in Schleimünde angekommen sind, war leider keine einzige 79 da - da ahnte ich schon Böses. Während wir am Aufklarieren waren, kam dann doch noch eine X79 in den Hafen, die X4Kids mit Jan und Jakob Nürnberg, aus der Sonwik - nun waren wir immerhin zu





zweit. Dann klingelte das Handy und Marc & Gabi von der IXES riefen an. Die Beiden waren in Maasholm und schon am Vortag aus Sønderborg gekommen. Von Marc erhielt ich dann auch die Info, dass die Kieler nicht mehr kommen. Beeblebrox hatte es noch versucht, musste aber leider aufgeben, was die Anderen dazu veranlasste, lieber gleich im Hafen zu bleiben. Zum Glück kam die IXES inkl. Deluxe-Kuchenbude noch den „großen Schlag“ zu uns nach

Schleimünde. Zu 6. haben wir dann noch die Sturmmeigschaften eines Cobb-Grills ausprobiert und anschließend unter der warmen Kuchenbude bis tief in die Nacht den einen oder anderen Drink inkl. Glühwein (Gabi sei Dank) zu uns genommen. Die Fix & Foxi lag in Kappeln, ist am Samstag aber gleich nach Gelting durchgestartet. Wir und die anderen Xen sind dann erst am Sonntag zurückgefahren.

*Mad Max GER 421. Quelle: mmm. X79.de*



*Gabi und Marc / "IXES"!*



## Vereinsgelände gesichert

So langsam kehren wir Köhlfleetanlieger wieder zurück von unseren unterschiedlichsten seglerischen Aktivitäten, und natürlich gibt es jede Menge Neuigkeiten zu berichten: von gelungenen Urlaubstörns, von wetterbedingt abgebrochenen Reisen, von erfolgreichen Regattateilnahmen und vielem anderen mehr. Gut, dass das Yachthafenfest und die erste Monatsversammlung nach der Sommerpause (13.9.) anstehen, um sich, soweit noch nicht geschehen, auszutauschen.

Auf unserem Clubgelände am Köhlfleet hat sich während dieser sonst dort sehr ruhigen Zeit auch etwas getan: die Flutschutzmauer

Ebenfalls im Zusammenhang mit dem Gelände gibt es Positives zu berichten: die Pachtverträge der beiden Vereine ESV und SCOe mit der „Hamburg Port Authority“, die wir vor etwa zwei Jahren ausgehandelt hatten und damit wieder eine Rechtsgrundlage für unseren gemeinsamen Verbleib am Köhlfleet geschaffen haben, sind nun abgelöst durch zwei Verträge, die unter den Sportrahmenvertrag der Freien und Hansestadt Hamburg fallen! Erfreulich für uns dabei ist die längere Laufzeit bis zum Jahre 2035 sowie der Umstand, dass die bisher an HPA zu zahlende „Nutzungsge-



*Erschaffen von Werner Westphal (Ansegeln 2012)*

wurde durch Anbringung von Stahlblechen um einen knappen halben Meter erhöht, um so den Hochwasserschutz im Hafen den gestiegenen Prognosen anzupassen. Nur der Bereich vom SCOe- Clubhaus bis zur Slipbahn ist noch ausgenommen, da dort die Mauer aus statischen Gründen komplett erneuert werden muss.

Etwas längere Menschen wie mich trifft diese Veränderung besonders hart, konnte ich doch bisher ohne Hilfsmittel über die Mauer gucken! Jetzt wird mir erst klar, wie es den meisten anderen schon länger geht.

bühr“ entfällt. Und man glaubt es kaum: da die neuen Verträge rückwirkend zum 01.01.2011 geschlossen werden konnten, fließt sogar Geld zurück! Man sieht also, es gibt trotz leerer Kassen und Eurokrise auch noch gute Nachrichten!

*Petrus, mit kleinen Ergänzungen durch Axel*





# ESV- Absegeln

Am 15.09.2012

Ziel: Krückaumündung

Start 09:00 Uhr  
mit Umtrunk an Schlengel M

Segeln elbab und Ankern hinter Pagensand  
Erreichen des Hafens ca 15:30 Uhr  
Gemeinsame Essensvorbereitungen ab 17 Uhr  
Für Essen ist gesorgt; Getränke sind bitte mitzubringen  
Sonntag: Ausschlafen und Spaziergang über'n Deich  
Am Nachmittag zurück nach Wedel  
Weitere Informationen im Internet:  
[1ter-yachthafen-krueckau-muendung.de](http://1ter-yachthafen-krueckau-muendung.de)  
Oder bei Kathi unter Tel. 0151-6511 69 20 (neu!!)  
Es freut sich auf zahlreiches Erscheinen

*Euer Festausschuss!!*



*Krückaumündung- Foto: Louis- F. Stahl*



## Mit "Emma" unterwegs

In diesem Sommer haben wir, ganz entgegen unserer sonstigen Gewohnheit, unseren Urlaub mal nicht in Dänemark und Schweden verbracht, sondern sind relativ spontan zu Binnensee-Seglern mutiert. Schuld daran war zum einen das für den Norden angedrohte Wetter. Zum anderen hatten uns Freunde eingeladen, an der Feier des 100-jährigen Geburtstages ihrer 6m-Rennyacht „Onda Canta“ am Ammersee teilzunehmen. Da wir unsere „Compasrose“ aber zu der aus diesem Anlass geplanten Geschwaderfahrt schwerlich hätten mitnehmen können, haben wir kurzerhand „Emma“ auf den Haken genommen und uns auf den Weg in den Süden gemacht.

Für uns als Trailerboot- Neulinge war das eine durchaus spannende Sache. Nach einigen Proberunden auf dem Vereinsgelände und unter dem wachsamen Auge von Günter Endreß – vielen Dank für die vielen wertvollen Tipps! - und nach mehrmaligem Auf und Ab auf der wohlbekannten Antwerpenstraße fühlten wir uns soweit vertraut mit dem Gespann, dass wir unsere Reise - mit einem kleinen Umweg über den Bootsbauer Thorsten Jensen in Haseldorf, Emma war nämlich eigentlich noch gar nicht so ganz fertig, antreten konnten.

Die Fahrt an den Ammersee verlief erstaunlich unproblematisch. Das Gespann fuhr sich gut. Selbst in den gefürchteten





Kasseler Bergen konnten wir unser Tempo 100 am Berg halten. Das Wetter war freundlich und die Verkehrslage entspannt. Am Ammersee angekommen schwand unser Entspannungszustand allerdings schlagartig. Wir hatten eine Begegnung der besonderen Art mit dem dortigen Kranführer. Nicht genug damit, dass der sofort von ihm angeworfene Kran jede Verständigung unmöglich machte. Auch der von ihm gepflegte urbayerische Dialekt tat sein übriges. Es dröhnte und röhnte nur so, zwischendurch ein gebelltes „etzad“, „auffe“, „obe“, „aine“ und ein „host mi?“. Da

gerieten wir als Nichtbayerin und dazu blutige Kran-Neulinge schon ganz gut ins Schwitzen! Schließlich aber schwamm „Emma“ wohlbehalten im Wasser, und

von außen betrachtet war die ganze Aktion wohl doch gar nicht so schrecklich – einer der inzwischen versammelten Zuschauer kommentierte die Aktion nämlich mit einem anerkennenden: „das macht Ihr aber auch nicht das erste Mal?“. Doch!

Da „Emma“ noch ohne Motorantrieb war, mussten wir nun noch schnell vor dem Dunkelwerden den Mast stellen und das Segel anschlagen, um zum Seegrundstück unserer Freunde zu kommen, vor dem wir

an einer Boje liegen sollten. Begleitet von einer lauen Brise und vom letzten Tageslicht segelten wir auf einem ganz ruhigen See vor toller Kulisse. Gegenüber leuchtete das Kloster Andechs und in der Ferne schneebedeckte Berge. Der Urlaub hatte jetzt wirklich angefangen!

Am nächsten Tag wurde dann ausgiebig der 100. Schiffsgeburtstag gefeiert, aus der Geschwaderfahrt wurde mangels Wind aber eher ein Geschwadertreiben – was der Stimmung keinen Abbruch tat. Und des Skippers Schmach, dass die in der Flaute



dümpelnde „Emma“ per motorisiertem Schlauchboot aus der Mitte des Sees abgehoben werden musste, weil sonst das Ziel nie erreicht worden wäre, war

auch schnell vergessen. Denn die Gastgeber versorgten die Schiffsbesatzungen beim gemeinsamen Ankern mit bayerischen Schmankerln – Bier, Brezn, Obatzda. Das alles vor sommerlicher Kulisse, während es in Dänemark zu dieser Zeit Bindfäden regnete. Schon da ahnten wir, dass unsere Entscheidung, in diesem Juli aus dem Norden zu fliehen, genau richtig war. Wir segelten an den folgenden drei Tagen noch mehrmals auf dem Ammersee und stellten fest, dass der Wind, wenn er denn weht,



mitunter recht böig daherkommt. Das war für uns insofern anspruchsvoll, als wir bis dahin „Emmas“ Segeleigenschaften ja noch gar nicht richtig kennen gelernt hatten. Auch war das Segel noch immer nicht ganz richtig angeschlagen, es gab eigentlich ständig etwas zu zupfen und zu knüpfen. Ein Gaffelrigg ist halt etwas ganz anderes. Und erregt dementsprechend auch überall

Aufsehen. „Emma“ mit ihren markanten Linien und dem auffälligen roten Segel war bald bekannt wie ein bunter Hund.

Nach den drei wunderschönen Tagen am Ammersee und einem vergleichsweise harmonischen zweiten Kranmanöver zurück auf den Trailer zog es uns dann weiter zu unserer Hütte am Neusiedlersee in Österreich. Hier erwartete uns ein nun schon

bekanntes Szenario: Kranführer sieht Schiff, reißt reflexartig erst mal den dröhnenden Motor an, eine Verständigung ist nur über gegenseitiges Anbrüllen möglich, aber schließlich schwimmt das Schiff dann doch wohlbehalten im See.

Dort am Neusiedlersee erwarteten uns vier (!) Wochen (!) Sommerwetter (!). In der ersten Zeit war es fast schon ein wenig zu heftig mit Lufttemperaturen von bis zu 38 Grad und einer Wassertemperatur von bis zu 30 Grad. Was daran liegt, dass der Neusiedlersee, das „Meer der Wiener“, sehr flach ist. Boshafte Zungen sprechen auch von der größten Pfütze Europas oder der feuchten Wiese. Die tiefste Stelle misst 1,80m, im Mittel hat





der See wohl 1,50m – an unserer Hütte, ein Pfahlbau im Schilfgürtel des Sees, haben wir in diesem Jahr nur etwa 80cm Wassertiefe gemessen. „Emma“ schwamm an ihrem Platz nur gerade mal so eben. Das Anlegen an unserem Steg gestaltet sich dementsprechend mit aufgeholtem Schwert bei stärkerem Seitenwind einigermäßen schwierig und wirklich elegante Aufschießer gelingen nur selten. Aber ein Schiff wie „Emma“ lässt sich zum Glück ja auch per Hand mühelos an- und abhalten. Und wenn das Schwert doch mal irgendwo stecken bleibt, dann ganz sanft in weichem Schlick.

Als Segelrevier ist der Neusiedlersee toll. Bei einer Länge von 36 km bis in den südlichen, schon ungarischen Seewinkel hinein und einer Breite von 6-14 km kann man mit einem Schiff wie „Emma“ schon ganz ordentliche Touren machen. Im Sommer gibt es im Regelfall konstante leichte Winde und ein sehr trockenes, mildes Klima. Das erfreut nicht nur den Segler, sondern beschert der Region auch gute Weine. Das kulinarische Angebot lässt sich wunderbar auf dem Seeweg erschließen. Viele Restaurants haben eigene Anleger für Gäste, wo man auch über Nacht bleiben kann. Wir haben uns allerdings auf Tagesausflüge beschränkt, denn die große Hitze hat mit schönster Regelmäßigkeit am Abend für zum Teil sehr heftige Gewitter gesorgt. Da fühlten wir uns in unsere Hütte besser aufgehoben, als in der kleinen „Emma“. Zumal – und das wird oftmals unterschätzt – der Seegang bei Starkwind auf dem Neusiedlersee sehr tückisch werden kann. Man tut gut daran, die rund um den See installierten Blinklichter für Sturmwarnungen nicht zu ignorieren. Wenn es aber richtig hart kommt, dann treten zusätzlich noch Signalhörner in Aktion. Und wer dann noch draußen ist, dem ist

wirklich nicht mehr zu helfen. Wir haben in diesem Jahr dort Stürme erlebt, die sich mit denen auf Nord- und Ostsee locker messen lassen konnten. Nur ist Spuk auf Binnenseen meistens viel schneller vorbei.

Als nette Abwechslung zu unserem See-Alltag haben wir ein ESV-Sommertreffen in der Steiermark erleben können. Auch Volker, Jutta und Johannes hatten sich entschlossen, in diesem Jahr nicht mit ihrer „Nelly“ im Norden zu segeln, sondern – auch mal etwas ganz anderes – in den Bergen zu wandern. Es hatte sie daher in einen zum Feriendomizil umgebauten alten Getreidespeicher nach Donnersbachwald verschlagen und wir haben sie dort für zwei Tage besucht, sind gewandert, haben Pilze gesucht und gefunden und uns von der sommerlichen Hitze des Neusiedlersees erholt – bei wolkenverhangenem Himmel und maximalen Temperaturen von gerade mal 16 Grad. Fast so schön wie Ostseesegeln...

Insgesamt haben wir in diesem Jahr einen sehr abwechslungsreichen Urlaub erlebt – eben mal etwas ganz Neues. Segeln mit dem Trailerboot auf Binnenseen und überhaupt im sonnen- und wärmeverwöhnten Süden hat Charme und ist eine attraktive Alternative. Und doch... im nächsten Jahr haben uns erst einmal „Compasrose“, die Ostsee und insbesondere die schwedischen Schären wieder. Jedenfalls, wenn das Wetter mitspielt...

*Iris Grote-David*



## Weihnachten kommt immer so plötzlich

Und wer für sich, seine Liebsten und sein Schiff noch auf der Suche ist- hier kann er fündig werden. T-Shirts, Polos, Fleece, Sweats und Jacken usw.

Vermutlich sind bei euch allen die zuletzt erstandenen Shirts mit dem Vereinslogo längst in der Sonne verblichen und es wird Zeit für neue Outfits.

Da kann euch geholfen werden:

Unsere ESV-Stickdiskette ist bei der Firma Texdesign von Barbara und Henry Stümer gelandet, die vielleicht dem einen oder anderen aus der SKH bekannt sind.

Die Firma hat eine Website unter [texdesign.de](http://texdesign.de). Unter dem Punkt Textilveredelung findet sich ein umfangreicher Textilienkatalog, in dem garantiert jede und jeder etwas findet, was sich mit unserem Vereinsstander verschönern lässt. Die Preise für die Kleidungsstücke sind ausgesprochen moderat und reißen keine zu tiefen Löcher ins Portemonnaie. Es ist auch möglich, eigene Textilien mitzubringen, um sie dann besticken zu lassen. Allerdings wird nur Neuware zur Bearbeitung angenommen.

Einen Katalog als Papierausgabe, der auch die Angaben der Preise (allerdings ohne Mehrwertsteuer) enthält, legen wir im Clubhaus aus.

Aus dem reichen Programm kann jeder selbstständig auswählen und per Email oder FAX bestellen. Zu den angegebenen Kosten für die

Textilien kommen in etwa 6-8 Euro pro Teil für die Stickerei, Mehrwertsteuer und 6,40 Euro pro Sendung für den UPS-Versand hinzu. Es lohnt sich also, wenn sich Interessenten zusammenfinden. Eine Auswahl der Bekleidung ist auch vor Ort in Tornesch vorhanden, so dass es möglich wäre, sich einige Qualitäten mal anzusehen.

Dem Vertrauen der Stümers, auf Vorkasse zu verzichten und die Bezahlung der Rechnung erst nach Auslieferung zu fordern, sollten wir alle mit umgehender Zahlung entsprechen. Sollte dies einmal nicht der Fall sein, wird der Vereinsvorstand informiert, damit das Versäumnis öffentlich wird.

Hier noch einmal die Daten:

### **Texdesign**

Barbara und Henry Stümer  
Heimstättenstraße 35-25436 Tornesch  
Tel.: 04122 982241-2-FAX: 04122 982241-3  
E-Mail: [info@texdesign.de](mailto:info@texdesign.de)  
Homepage: [www.texdesign.de](http://www.texdesign.de)







# Lustkutter Janmaaten

aus: *Und es wird doch gesegelt!*

Lustige Geschichten von den Seglern der Niederelbe von

LUDWIG DINKLAGE

mit Zeichnungen von ARTUR NIKOLAUS

Hamburg 1927

„Hebht ji de Hamborger Fischfroo all seh'n? Höh! Riet! Höh!“

Das ist ein schöner Seemanns-Schanty. Wenn man den beim Segelsetzen singt, geht es noch mal so schnell, und hat das Schiff auch 796 Segel, das Lied ist immer noch nicht zu Ende. Nur miesmuschelbewachsene Elbsegler kennen den Schanty restlos, der wie gesagt, fünfunddreißig Seemeilen lang ist.

Kuddel, der Hochbootsmann, fällt auf das gedehnte „Höh“ kräftig in das Fall ein, während Adolf, der Schiffsjunge, beim kurzen „Riet“ die Lose durchholt. „Legg Törn!“ gröhlt ein heiserer Groggbaß aus der Tiefe der Pflicht, als sich die ersten Krähenfüße an der Klau zeigen. Das ist Hein, der Schipper und Reeder des stolzen Kreuzers „Königin von Honolulu“. „Alles klar!“ tönt es noch über Deck und von der Back kommt auch schon die Antwort „Aye, aye“ gesungen. Nur hinten angelt der Steuermann noch mit dem Bootshaken nach der Scheere, die mal wieder die Zeit zum Inseegehen nicht abwarten kann und sich selbständig gemacht hat. „Los vorn! Absetzen!“ halt das nächste Kommando und schon nimmt die „Königin“ Fahrt auf. Tücke des Objekts oder Dummerhaftigkeit des Schiffsjungen - die Schipper und beson-

ders der vorliegende, neigen aber bei allen Gelegenheiten zu der letzten Ansicht-, die „Königin“ treibt auf dem verkehrten Bug. „Heiliger Kakadu! Adolf! Nach Backbord absetzen, sonst sitzt der Klüverbaum in der Likörstube“.

Diese Likörstube ist zwar keine unkonzessionierte Schnapsapotheke, sondern es wird von ihr behauptet, daß sie eine Motorjacht sei. Zwar hat sie noch kein Irdischer fahren sehen, aber das soll auch bei anderen Wasserschiffen vorkommen. Über Wasser hat sie eine Außenhaut von Spiegelscheiben, hinter denen man häufig wohlbeleibte Männer und gertenschlanke Bubiköpflerinnen beim Genuß von Alkoholika beobachten kann. Der umfangreichste dieser Männer eilt auch schon an Deck, um seine Fensterscheiben zu verteidigen. Dieses tut er auch schon aus alter Gewohnheit, denn traue der Leibhaftige diesen rauhen Elbseglern, diesen Naturmenschen, die den Grog aus Emaillebechern trinken und mit dem Marlspieker umrühren.

Es geht aber eben und eben noch klar. Fock back und langsam dreht die „Königin“ auf den richtigen Bug. Jetzt geht es an's Aufklaren. Zu kleinen handigen Haufen schießt der Steuermann die Fallen auf, Adolf läßt die ziemlich unnötigen Fender im Vorschiff verschwinden und der Hochbootsmann



widmet sich gänzlich der Proviantlast. Besonders interessiert er sich für solchen, dessen Schmelzpunkt sich unter dem des Wassers befindet. Diese Schwäche für Alkoholika liegt in der Biologie des Elbseglers begründet. Zwei Flaschen Rum liegen im Schapp, das hat er eben selbst gesehen. Mit deren Hilfe hat sich der Schipper schon manchenmal seine Mannschaft shanghai, wenn Boots- und Steuermann eine andere Sonntagsheuer fanden.

Halben Winds geht es zum Jachthafen hinaus, mitten durch das Gewimmel der ablegenden Kutter, manch Scherzwort fliegt von Bord zu Bord. Der Schlengekopf wird gerundet, dazu programmäßig ein Seemannsfuch, denn jahraus, jahrein hält es jeder Jachteigner für seine moralische Pflicht, die Durchfahrt durch ein vollgebuddeltes Beiboot zu versperren. Ein jeder stolpert darüber und daher der Fluch. Dann „Fier auf Grosschoot!“ und raumschoots rauscht Honolulu Königin auf die abendliche Elbe hinaus.

„Alle Mann auf, klar zum Manöver!“ weckt Hein seine Mannschaft auf und heißt sie Spinnaker setzen.

–“Halloh Schipper, willst wohl zum Abendbrot noch in Helgoland sein und unter Borkum frühstücken? Man immer sutje, sonst hat die ganze Revolution ja keinen Zweck gehabt!“ läßt sich Kuddel hören, der nebenamtlich Matrosenrat spielt. Dieses aber nur deshalb, weil er auch Smutje ist und als solcher auf dem Hamburger Schiff eine größere Klappe riskieren kann, als ein anderer Jantje vor dem Mast. Angebrannten Milchreis oder Maggisuppen mit Kakerlattjes und Spinnen ißt auch der Schipper nicht gern. Zum Zeichen also, daß den Hoch-

bootsmann dieser Befehl nichts angeht, stopft er sich seine Pfeife. Aber Adolf, der Schiffsjunge, ist noch nicht von der Revolutionskatze gebissen, der hat noch Disziplin im Bauch. Husch, husch ist er in der Vorluke untergetaucht und sucht den Spinnakersack. Endlich hat er ihn. „Flaggen“ steht darauf. Ordnung muß sein! Und bei den Flaggen steht unter dem Sternenbanner-Adler aufgedruckt: „Best Colombia Flour“. Eingeweihte finden sich zurecht und andere gehts nichts an.

Hellgelb entfaltet sich das große Segel vor dem Winde, nur der schwarze Teerfleck in der Mitte stört etwas. Mit vermehrter Fahrt schäumt die „Königin“ durch die trüben Wasser.

Sieben Stunden Ebbe liegen voraus. Das langt bei dieser Brise bis Grauerort und vielleicht lügt man sich noch im Nehrstrom der Asseler Sände bis zum Rutenstrom oder gar Krautsand hinunter.

Kuddel hat sich inzwischen davon überzeugt, daß nach alter Schiffsetikette eine wohlversiegelte Flasche Gilka unter der vornehmen Seite des Achterdecks in der Pflicht liegt, und nun kann er sich beruhigt dem Genusse der schönen Fahrt hingeben. Lang legt er sich auf das frühlingswiesengrüne Kajütsdach nieder, rückt sich die drei moderigen Kissen zurecht und denkt darüber nach, was die Segelei doch für ein nervenaufpeitschender Sport ist.

Drei Kissen sind zwar etwas wenig, wenn man sich abwechselnd an Handleiste und Lukenschienen schamfielt, doch mehr Kissen sind nicht an Bord. Die „Königin“ ist eben ein Junggesellschiff und solche erkennt man daran, daß außer Mutters ausgerangierten Sofakissen keine weiteren, mit



gewissen Hintergedanken von zarter Damenhand gestickten Heckfender an Bord sind.

An Backbord gleitet die Deutsche Werft vorbei, deren hohe Helgen wie Jan Klapperbein dürr in die Luft ragen. Dort arbeitet ein Saugbagger und schleudert seinen Schlamm durch dicke Rohre auf das Deichvorland. So vergrößert man sein Vaterland, wenn einem der böse Feind an allen Ecken und Kanten etwas abzwackt. Das Vergrößern geht aber nur sehr langsam. Doch macht man hierdurch das einst so blühende Finkenwärder zu einer Filiale der Sahara. Ängstlich schauen die roten Giebel der Fischerhäuschen am Ness über den Deich. Keine schwarz-weiß-rote Flagge mehr, die lustig aus dem Uhlenloch Vadder entgegenwinkt, der mit seinem Kutter - die Bünn voller Steinbutt und Klapperschollen - von der Doggerbank nach Hause kommt. Die alten Finkenwärder, Deutschlands beste Seeleute, hat das Gedröhn der Werft und der Sand der Bagger vertrieben, hat sie drüben auf der Geest in Schulau eine neue Heimat finden lassen, bis auch hier der Moloeh „Hafen“ sie einst verjagen wird. Ein Dampfer, ganz voll Buxtehuder und Fahrräder, kommt aus der Estemündung. Gottseidank ohne Musik! Aber die zahllosen Paddelkästen mit den schiefen Steven, die nordwärts auf der Elbe ziehen, haben alle ihre Musik an Bord, die mehr oder minder verkehrt ihre Weisen ertönen lassen. Das sind doch die größten Alltagsmenschen, die alle Schönheiten dieser Erde nur bei Jazzmusik und Operettenschlagern genießen können. Ist denn die Niederelbe nicht schön genug, daß man versucht, ihr auf diese Art die richtige Weihe zu geben?

Die Vier auf der „Königin von Honolulu“ stimmt das traurig, besonders als noch eine kleine weiße Jacht mit Grammophonkonzert in ihrem Luv vorbeizieht. Weniger das Vorbeisegeln als die Konservenmusik stimmen wehmütig. Da langt der Steuermann unter den Steuerbord und holt die Flasche mit dem Bugsprit hervor. „Ein Pereant allen, die mit Musik und in Bierbarkassen zur See fahren!“ und die Gilkaflasche kreist von Mund zu Mund.

„Freiwache mit Musik im Niedergang antreten!“ pfeift der Wachhabende aus, Adolf sucht sein Schifferklavier aus dem Zeug-sack, einige hilfeschuchende Quietschtöne, aber dann geht es richtig los:

„Un wenn wi wedder noh Hamburg kummt,

Denn weet wi, wat wi doht:

Dor drinkt wi ers 'n Köm to fief

An de Eck vun de Dovidstroot!

Hurräh! Hurräh! Hurräh, hurräh, hurräh!

Un wenn dat Geld versopen is,

Dann fohrt wi wedder no See!“

Ob dieser Gesang aus rauhen Seglerkehlen, die alle vier von Quarta bis Obertertia wegen gänzlicher Ungeeignetheit vom Singen dispensiert gewesen waren, wirklich schöner ist als das verstimmte Waldhorn drüben auf der „Harmonie“, das mag dahingestellt bleiben. Den Honolululeuten kommt er jedenfalls schöner vor. Und nichtsdestotrotz startet der Mann am Ruder schon mit dem zweiten Vers. Da Rückrufnummern nicht an Bord sind, läßt der Spielmops die ersten paar Takte aus, um mit dem Rudergänger wieder in Dwarlinie zu kommen:

„De oole Mudder Dabelstein,

Dat is de reine Protz“.

Da, ein Ruck durch das Schiff, ein Krachen



in der Takelage, Kuddel verjagt sich mächtig auf dem Kajütsdach: „Schipper, he sitt!“ Alles schaut entsetzt und mit geöffneten Proviantluken ins Takelwerk, ob nicht doch noch etwas von oben kommen will.

„Höh, Honolulu, nach unten müßt ihr guken, unten sitzt ihr fest!“ ruft eine kleine Jolle herüber, die grinsend in ihrem Luv vorbeizieht. Ja, ja, der „Wanderer“ der kann sich das leisten mit seinen anderthalb Zentimetern Tiefgang, der kann in jedem Rinnslein sogar kreuzen. Aber nun hat er nichts Eiligeres zu tun, als jeden Klubkameraden anzupreien: „Die Honolulu sitzt hoch und trocken auf dem Hanskalbsand!“ „Krängen müssen wir ihn, hart krängen, bis er flott kommt!“ ruft der Schipper und flink wie eine Baummeise - wenn es ein anderer der Besatzung gewesen wäre, hätte man ein entsprechendes Säugetier als Vergleich herangezogen - entert dieser selbst auf die Saling. „Schooten dicht, noch dichter, noch dichterrrrr, noch dichterrrrrrrrrr!“ Das ist ihm von seiner Marinerzeit her noch gut in Erinnerung wegen „Finger lang, noch längerrrr“. Die Blöcke ächzen und quietschen, auf der

Großschoot kann man die herrlichsten Overturen geigen, hätte man nur einen Fidelbogen an Bord. Die „Königin“ rührt sich nicht. Hein geht die Gaffel hoch, bis zur Piek, die „Königin“ rührt sich nicht. „Adolf, jetzt ist Schanz, jetzt kannst du deinem Kommandanten Alles vergelten, was er dir Böses getan. - Pfui, Adolf, wie kann man nur so die Gedanken mit Decksladung voll Schmutz haben. Hat er dir damals nicht geholfen in Kolmar, wo du fürchterliche Senge beziehen solltest. Beim Abwaschen auf der „Königin“ hast du alle Kaffeemucken über Bord fallen lassen und wurdest nun an Land geschickt, neue zu besorgen. Alle Läden waren zu, aber bei Pickenpack im Fährhaus, da standen noch dutzendweis‘ die Teller und Tassen im Garten. Du überzähltest gerade, wieviel der Wirt wohl davon entbehren kann und stecktest erstmal ein paar Proben ein, ob Hein die auch leiden mag. Doch just kommt der Knecht durch den Garten. Klirr, fallen die Tassen zu Boden und eine wilde Jagd über Tisch und Bänke hebt an. Gerade wie er dich beim Schlafitt hat, kommt Hein darüber zu und bezahlt den Schaden. Und das waren so hübsche Tassen, ordentlich mit’n blauen Rand. - Nein, die Schoot wird nicht gefiert!“ „Noch dichter!“ tönt es wieder aus der Piek, aber schon etwas weniger energisch. Drei Paar Fäuste holen an dem Strick, an dem fünf- undzwanzig Quadratmeter Tuch und ein Segler hängen. Bis zum hohen C kann man jetzt fideln. Da krängt Honolulu Königin hart auf die Seite, daß schon das Wasser über den Setzbord spült. „Hein, he kummt!“ schreit der Hochbootmann, als sich der Kreuzer rührt, und Hein kommt



Gereden Kure über das Segel kommt er gerutscht



auch und nimmt den kürzesten Weg, geraden Kurs über das Segel kommt er gerutscht. Dann steht er plötzlich mitten in der Pflicht. Da sitzt die „Königin“ natürlich wieder eisern fest. Noch einmal das Manöver, wieder vergeblich. Es hat keinen Zweck mehr, der Hanskalbsand ebbt zu schnell frei. Also die Segel herunter und dann gekankert. Sechs Meter Kette langen für die Woche. Adolf reppt sie an Deck und fiert den Schlickhaken langsam über Bord. Ganz sinnig gluckt die Kette nach, er braucht sie gar nicht über'n Poller abzustoppen. Ergeben fügen sie sich nun in das Unvermeidliche. Querab von Schulau, dem siebenten Himmel des Elbseglers, wo es die nördlichsten Groggs gibt, liegen sie hilflos auf dem weißen Sande: für Badegäste recht ergötzlich, für Elbsegler niederschmetternd. Unordentlich hängt eine Öljacke über Bord, hinten an Steuerbord, gerade wo der Name steht. Ob sie keiner wegnehmen will? Der Steuermann hat das Standerfall frisch anschlagen wollen. Dabei ist es ausgetauscht. Die Strandung scheint überhaupt das bisschen Ordnungssinn, das noch an Bord herrschte, vollständig ausgelöscht zu haben. Solange es hell ist, hat keiner mehr etwas an Deck zu suchen. Darum findet sich auch jeder in der Kajüte beim dampfenden Grogkessel wieder. Die Nacht wird alles mit dem Mantel der Liebe zudecken. Hein hat inzwischen ausbaldowert, daß bei dem Ostenwind die Sitzung acht Stunden dauern kann. Nun hat er sich den „Globus“ der Niederelbe hergeholt und stellt Betrachtungen darüber an, warum man zwei Stunden nach Hochwasser fünfzig Meter aus dem Tonnenstrich bereits trocken fällt. Adolf

verhängt die Bullaugen, damit das Auge nicht sieht, wie weiße Segel westwärts ziehen. Trauerstimmung an Bord! Wenn nur der kleine „Wanderer“ nicht gewesen wäre, der es auf der ganzen Elbe ausposaunt! Der erste Zucker schmilzt im heißen Wasser und wartet auf den Rum. Das hebt die Stimmung etwas. So eine von Grog und Tabaksqualm durchschwängerte Kajüte, und ist sie noch so klein, wirkt doch immer anheimelnd. Dichter rücken die Segler aneinander und bald werden die Garne gesponnen. „Weißt du noch, Hein, wie wir mit der schiefen „Hansa“ in die Oste einliefen und die Ebbe nicht totsegeln konnten? Das war, warte mal, drei Jahre vor der Marinerzeit, wo du noch deinen langen Klüverbaum hattest mit dem kleinen Schiff an dem einen Ende daran. Das waren noch Zeiten, da gab es noch Schiffe! Prost Hein! Prost Volk!“ hebt der Steuermann an und nimmt einen langen Zug von dem glühheißen Grog. „Ja, Adolf, da lagst du noch im Kinderwagen und deine Mutter hätte gewünscht, daß der ´ne selbstlenzende Pflicht haben müßte. Also wie gesagt, ich hatte die schiefe Hansa, eine kleine Klinkerjolle, so alt wie Methusalem. Sie lief aber wie die Feuerwehr“. - "Hast du schon mal mit der Feuerwehr um die Wette gesegelt?" - „Laß deine naseweisen Bemerkungen, Adolf, sonst kannst du dich mal zwei Stunden mit deinem Matratzenbezug an den Mast stellen. Also damals war auch solch Wetter wie heute, blauer Heben und Südostenbris“. Wir kamen von Cuxhaven und wollten nach Neuhaus, mußten daher die Oste ankreuzen. Wir knüppelten noch draußen zwischen den Priggen, da kentert der Strom.

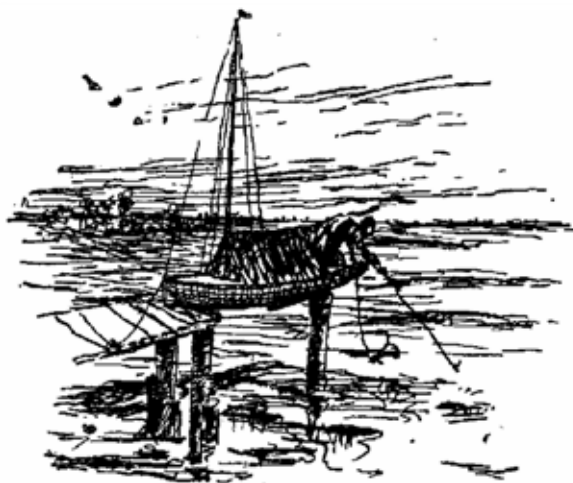


Gegen die Ebbe kann man nicht an, zurück zur Medem wollten wir auch nicht. Bei der alten roten Gasbake, die auf dem Neuhäuser Außendeich steht, ist eine kleine Brücke. Die können wir vielleicht noch schaffen.

Da kriegen wir ihn ja auch richtig hin, binden ihn vorn lang an der Brücke fest, nach hinten den Anker raus und zurren das Perrenning über. Da lagen wir nun mal wieder sehr schön, brauchen keine Ankerwache zu schieben und nix. Dann machen wir heiß Wasser. Prost Hein! Prost Volk! Der Grog war vor dem Kriege aber besser, jetzt ist das bloß alles Zuckerwasser! - Wie euch ja bekannt ist, kann kein Segler länger als vier Stunden ruhig schlafen, dann muß er sich erstmal die Landschaft bezw. Seeschaft besuchen. Na ja, ich krabbel mich denn auch aus meiner Torfmulde hoch und verhol mich nach achtern. Ich gucke nach Backbord, ist kein Wasser, ich gucke nach Steuerbord, ist kein Wasser, ich guck' nach achtern, ist kein Wasser. Ich nehm' den Bootshaken und

stak' damit über Bord. Keinen Grund an Backbord, keinen Grund an Steuerbord, keinen Grund achteraus. „Du, Hein, wieviel Grog waren das gestern

Abend?“ frag ich meinen Maaten. „Och, das sollten wohl meist genug gewesen sein,“ meint er. - „Nee, Hein, komm mal an Deck. Entweder waren das gestern doch zuviel Grog, oder wir sind 'n Luftschiff!“ Nun kommt Hein ja also auch an Deck und bringt auch die Taschenlampe mit. Tatsächlich, das Wasser ist weg und der Grund auch. Zwei Meter unter uns entdecken wir schließlich so eine graue klebrige Masse. Aber wir können doch nicht in der Luft schweben! Ganz vorsichtig schieben wir uns nach vorn. Gottseidank, der Steg ist noch da. Behutsam über den Steven weg auf das morsche Brett, das uns jetzt aber fester wie die sicherste Eisenbahnbrücke vorkommt. Da kommt auch schon wieder Vadder Soodmann aus den Wolken hervor und im fahlen Mondlicht können wir die Bescherung deutlich sehen. Vorn liegt die „Hansa“ mit dem Steven auf dem Steg und mit dem Heck auf einem alten abgebrochenen Pfahl.



Keinen Grund achteraus

So schwebt sie zwei Meter hoch zwischen Himmel und Schlick. Es war doch ein Glück, daß die „Hansa“ keine von den neumodischen Flitzern war, sonst wäre sie glatt auf-





gespießt worden, als das Wasser abebbte. Die ganze Nacht trabten wir dann zähneklappernd auf der nassen Wisch herum, denn keiner getraute sich, das warme Zeug von Bord zu holen. Die Ebbe läuft doch verdeubelt lange, wenn man so auf das Wasser wartet. - "Jä, Adolf, da kannst du mal wieder sehen, was das Segeln doch für ein gefährlicher und nervenerfordernder Sport ist und du kannst deinem Vater garnicht dankbar genug sein, als er dir zu wiederholten Malen die Hosen strammzog, wenn er dich beim Bootsvermieter erwischte, wo du nach Segelschanz lüsterstest. Der Bordheilige hat damals über uns gewacht und der verläßt keinen miesmuschelbewachsenen Elbsegler. Gib dem braven Kerl doch auch mal einen Grog. Wo ist denn dieser Plünnjude schon wieder? Treibt sich immer in der Bilge herum und wird im Leben nicht wieder trocken," fügt der Schipper nach seiner Moral hinzu. - „Ihr kennt doch Alle noch meinen „Paradiesvogel“, die Nationaljolle,“ fängt der Hochbootsmann ein neues Garn an, nachdem die Vier schweigend ihre Mucken gelenzt haben und Adolf jedem heiß Wasser eingeschenkt hat. „Höh, Adolf, nicht so viel, ich will doch nicht drin baden“, faucht ihn der Steuermann an, dem von dem langen Garn die Kehle trocken geworden ist. „Also mit diesem Paradiesvogel schipperte ich mal auf'n Pfgingsten nach Cuxhaven. Pfgingsten segelt man überhaupt immer nach Cuxhaven, Adolf. Das mußst du dir hinter deine Horch-

löffel schreiben! Das war eben nach'm Krieg. Viel Mannschaft gab es damals noch nicht und was es gab, das waren alles Quittjes mit Sepplhut und Fußballstiefeln. Darüber schimpfte ja auch schon immer der lange Claus Bröhan, der mit seiner zwanzig Meter langen Ketsch nie weiter als bis Blankenese kam: „Bi mi op den „Skidbladnir“ kannst du allens hebbben, kannst di de Tähn trecken loten, kannst di Biller molen loten,



Zoll um Zoll seekt nuu  
Trudel Puttfarcken in die Tiefe

kannst di scheiden loten, kannst di de Knochen tosam kliestern loten, kannst din Poppiern un Dollars verkäupen, kannst di patentiern loten, ober seiln, nee, dat kannst bi mi nich hebbben. Dorto harr ick to wenig Lüd an Bord, blos twee Mann und twintig Hampelmänner!“ - Siehst du, und so ging mir das auch. Schließlich fand ich dann noch solchen Kanu-Kapitän, Fritz Beenholt hieß er, und seine Braut brachte

er auch mit, Trudel Puttfarcken aus Motenburg. Na, was soll ich viel davon erzählen. An jeder Ecke mußten wir anlaufen, aber schließlich kamen wir doch ans Ziel, Sonntag morgens um zehn sowas. Im Alten Hafen machen wir fest neben einem Tonnenleger. Dann haben wir uns fein gemacht, haben uns gewaschen und alles und wollen an Land gehen und frühstücken. Der Tonnenleger ist aber wohl ein bischen zu hoch für meine Maaten, denn da kommt



man bloß mit einem Klimmzug rauf. Beenholt springt als Erster rüber und hängt schon im Klimmzug, die Nase just über der Verschanzung. Da springt Trudel hinterher, aber nicht hoch genug und bekommt bloß Beenholts Hose zu fassen. Krampfhaft hält sie sich daran fest. Erstmal werden nun Beenholts Arme lang und länger, dann fängt die weiße Pfingstbüx an zu rutschen, denn sie wird nach der letzten Mode nur durch einen Riemen gehalten. Wenn man einen Gegenstand in die Länge zieht, wird er bekanntlich immer dünner. Zoll um Zoll sackt nun Trudel Puttfarcken in die Tiefe. Über die Wölbung ist die Hose schon weg, da sackt sie rasch ins Wasser und schreit jämmerlich um Hilfe. Die Trudel natürlich. Oben fleht einer in den herzerreißendsten Tönen, man solle ihm doch das Mädchen dahinten wegnehmen. Da lagen nun viele Jachten rundherum, aber glaubt ihr, daß die geholfen haben? Nee, gelacht haben sie alle.“ - „Und du, warum hast du denn nicht zugepackt?“ fragt ganz naiv der Schiffsjunge. - „Ich konnte doch nicht, ich suchte ja den Fotografiertasten. Wie ich ihn aber endlich hatte, da lag die ganze Bescherung schon im Bach. Schade!“ - „Jä, jä! meint der Schipper, „man soll nie mit Maibüxen an Land gehen, dabei kommt nichts heraus. - So ging mir das doch mal in Kopenhagen. Vierzehn Tage waren wir schon unterwegs, hatten die ganzen Nester auf den Inseln abgekloppt und für's Tivoli hatte ich mir meine beste weiße Sonntagsnachmittagsausgehose aufgespart. Also wir schippern mit dem Moses an Land, ich als Erster die eiserne Leiter hinauf, die auf die Lange Linie führt, stecke eben den Kopf über den

Rinnstein weg, da muß doch gerad' in diesem Augenblick solch blödsinniger Hannekemann mit einem dicken Feuerwehrschauch die Straße sprengen. Bautz, das ganze Kopenhagener Dreckwasser mir in die Visage. Na, ich sah fein aus und mit weißen Hosen ins Tivoli war ausscheiden. - Adolf, schieb mal die Kappe auf, ich glaube, nun sieht uns keiner mehr! Dann setz dich mal ans Klavier und spiel' uns einen schönen Schanty auf!“ Und Adolf bearbeitet draußen in der Pflicht seinen Treckebütel und in bekannter Frische fällt vom Schipper bis zum Jungen alles in den Kehrreim ein: Hurräh! Hurräh! Hurräh, hurräh, hurräh! Un wenn dat Geld versopen is, Dann fohrt wie wedder noh See! Nur Hein kann die Dwarslinie nicht halten und ist immer ne halbe Bootslänge voraus. Auch heute gibt es noch eine Scylla und eine Charybdis. Und hätte der Kapitän von dem englischen Frachtschiff seinen Homer besser gelernt, dann hätte er seiner Mannschaft die Ohren mit Wachs verstopft und sich selbst am Fockmast festzurren lassen. So aber tut er nichts dergleichen, sondern versucht zwischen Scylla und Charybdis mit Volldampf durchzulaufen. An Steuerbord die Scylla, das sonnabendliche Schulau mit seinem lauten Leben und Lachen, an Backbord Musik aus rauhen Seglerkehlen von der „Königin von Honolulu“, die Charybdis. Beiderseits riecht es nach Fine Old Jamaica Rum. Es sollen die Gewissensbisse des Kapitäns übergangen werden und es sei daher nur gesagt, daß die „City of Pebbleton“ plötzlich nach Backbord aus dem Ruder läuft. Rote und grüne Glotzaugen kommen recht auf die „Königin“ zu. „Mensch, Mey-



er, was ist das?“ ruft entsetzt der Steuermann, als er den schwarzen Koloß gewahrt. Da, ein Krachen, Knirschen, eine wildschlagende Schraube, Kommandorufe, Pfeifensignale, ein helles Aufplätschern, eine Kette rättert durch die Klüse, Dampf wird abgeblasen und neben der „Königin“ sitzt ein dicker Tommy hoch und trocken, und regt und rührt sich nicht. Die Honolulunesen haben, wie man so zu sagen pflegt, eine gute Kinderstube genossen. Höflich nehmen sie deshalb ihre Mützen ab und wünschen einen schönen guten Abend. Da Adolf doch gerade an der Quetschorgel sitzt, bringt er ihm auch gleich ein Ständchen: „Sag, was saitzte denn so traurig auf der Banke?“ Da hat aber auch der Tommy das Bedürfnis, sich zu unterhalten, wünscht zwar keine gute Tageszeit, sondern wendet Vokabeln an, die nicht in die gute Kinderstube passen. Daraus entspinnt sich ein lebhafter Dialog, den Hein mit einer Parabel von Straßenbahnen und Schienen krönt. Wer aber in einem Aquarium sitzt, soll bekanntlich nicht mit Lehmklüten werfen, denn nun kommt der Engländer mit etwas Plattdeutschem herüber, das vom Wassersport und Sprengwagen handelt. Nein, das ist zuviel für eine Sonnabendnacht. Still-schweigend wird deshalb der Friede geschlossen und der dicke schwarze Nachbar schimpft für sich allein und Honolulu Leute singen für sich allein und trinken ihren Grog allein, bis sie jeden neuen Schanty von hinten anfangen und jede Strophe doppelt singen. Hein ist nun schon ein paar Bootslängen voraus, trotzdem der musikalische Kuddel ihn dauernd mahnt, doch einen Schrick in der Schoot zu fahren, um in Dwarlinie zu bleiben.

Alle Flaschen schlagen lenz. Adolf liegt schon längst in der Vorschiffskoje kunstvoll aufgeschossen, Kuddel und der Steuermann verholen sich auch bei Zeiten, und nur der Schipper versucht noch aus Sparsamkeitsgründen, die zweite Ankerlampe auf der Back auszublasen.

Milchsoppendicker Nebel lastet in der Kajüte. Nur undeutlich ahnt man die Konturen der Kojen und Schränke; weiter als einen Schuh dringt das Auge nicht durch die Schwaden.

In der Backbordkoje seufzt es, stöhnt es, brummt es, schimpft es, ein struwweliges Etwas fährt hoch, bum! sackt es wieder in sich zusammen, stöhnt und flucht: „Werden diese gottsjämmerlichen Kähne nicht endlich mal ohne Decksbalken gebaut!“

Doch da wird schon die Kappe aufgeschoben und Adolf steckt sein edles Haupt durch den Spalt.

„Reis´ aus Quartier, in Gottes Nam´n,  
Beide Wach´n schalln rutekam´n!“

tönt es hinterher. Wenn Zweie gleichzeitig zum Niedergang eines Kreuzers hinauswollen, gibt es immer Havarei. Eben hatte sich der Steuermann die Kokosnuß poliert, nun versucht der Hochbootsmann einen Decksbalken zu zersplittern. Eichene Balken halten aber gut.

Adolf ist schon lange munter. Den haben die zwölf Schlepper geweckt, von denen jeder die lauteste Dampfpeife haben will und jeder Schlepperkäppen am lautesten schimpfen können will.

Schlaftrunken stehen nun auch die Kajüts-gäste an Deck und reiben sich die Beulen am Kopf. Nur Hein schnarcht noch laut und vernehmlich in der Steuerbordkoje.



So recht auf den Tatbestand besinnen kann sich keiner. „Du, Kuddel, lag der Tommy nicht gestern zwei Strich achteraus von uns, in Peilung auf Tinsdahl?“ fragt der Steuermann. - „Ja, das kommt mir meist auch so vor. Jetzt liegt er aber nach Schulau zu. Wie liegen wir überhaupt sonderbar, fast in der Süderelbe drin? So weit sind wir doch gestern nicht aus dem Tonnenstrich gelaufen?“ bemerkt der Hochbootsmann und bläst die Ankerlampe aus, die erfolglos der Sonne Konkurrenz machen wollte. Eine halbe Seemeile nerden versuchen vier verschiedene Bugsierfirmen zuerst ein Trosse an der „City of Pebbleton“ festmachen zu können. Kapitän und Lotse schimpfen um die Wette und feilschen um den Bergungslohn.

„Um den hauen sie sich nun und um uns kümmert sich kein Mensch! Ja, wenn zwei dasselbe tun, so ist es noch lange nicht dasselbe,“ meint Adolf, holt Kamm und Spiegel aus dem Werkzeugkasten und sortiert seine Haare, die langen nach Backbord, die halblangen nach Steuerbord und die kurzen nach achtern.

Ein Paddelboot kommt von Billerbeck her über den Strom. „Sagen Sie mal, ankern Sie immer vor der Kette?“ fragt Jonny Paddelmann.

Was gehen Segler naseweise Kanufahrer an? Bis an die Ellbogen stecken sie ihre Hände in die Hosentaschen, drehen sich um und spucken über Bord. Zwei austernartige Gebilde treiben seewärts. Sinnend schauen sie diesen nach bis sie und der Paddelmann außer Sicht sind. Da geht der Steuermann nach vorn und sieht nach der Kette. Sie steht zum Brechen steif. Doch was ist das?

Da hängt ja der Anker über das Wassersteg. Die Kettenbucht muß irgendwo hintergehakt sein und hält nun das Schiff, sonst wäre es schon lange mit der Tide bis nach Geesthacht hinaufgetrieben. „Laß man Hein nichts merken“, sagt er und fiert sachte den Grabbel über Bord.

Eine Mütze, eine Pfeife, ein weißer Troyer tauchen aus dem Niedergang auf und bald steht auch die gesamte Erscheinung des Schippers in der Pflicht und schimpft sich den Kater aus dem Hals.

„Überhaupt nix kann man mit euch Kerls aufstellen, kein Reinschiff nich, keinen Kaffee nich, kein Wecken nich, garnix habt ihr gemacht, faule Bande!“ hebt er an, um so bald nicht wieder aufzuhören.

Flink wie ein Wiesel taucht Adolf in der Vorluke unter, holt Dweil und Schlagpütz, schlägt sich Wasser auf und gießt es längs Deck. „Wahrschau!“ tönt es dazu, doch das Wasser ist schneller als der Schall und Schipper Hein wischt sich die Elbe aus dem Gesicht.

Der Steuermann hat den Bootsmannsstuhl angeschlagen, Adolf rettet sich vor dem Schlichtungsausschuß des Schippers dort hinein und wird nun vorgeheißt in den Topp, um das Standerfall frisch einzuscheeren.

„Hol durch! Zu-gleich! Und noch'n Pull! So geht he good!“ fällt der Steuermann in das Fockfall ein, indes Adolf sich in höhere Regionen erhebt und den wutschnaubenden, leckenden Schipper aus der Fliegerperspektive betrachtet. Da, krach! bricht das Fall. Adolf rauscht herunter, dem Steuermann vor die Brust und dieser geht zu Bach. Nun wird an drei Stellen zugleich geschimpft.



Hinter den Rüsten an Backbord hängt ein rettender Tampen über Bord. Der Steuermann greift danach, hat ihn, holt dicht und die Schlagpütz voll Elbwasser ergießt sich über sein edles Haupt, das bisher noch trocken geblieben war. Der Stahlhelm steht ihm aber gut! Hinten am Heck kommt er unter Hohngelächter wieder an Deck geehrt. Nun kann wenigstens das Sichwaschen ausfallen, weswegen er auch allgemein beneidet wird.

Hierüber hat Hein nun ganz seinen Kater vergessen und auch den Adolf, der schon ohne Lebensgefahr Deck waschen kann. So werden bald die Segel gesetzt und Anker aufgegangen, um mit letzter Ebbe wenigstens noch bis zum Juelsteert zu kommen. Kaffeekochen kann man ja während des Raumschoottörns. Für solche unmännlichen Verrichtungen darf keine kostbare Zeit geopfert werden.

Die von ihren Haifischen umschwärmte „City of Pebbleton“ ist schnell passiert, die Schulauer Höhen sacken achteraus, mit dichter geholten Schooten wird der Schlag zur Lühe-Leuchttonne angelegen. Endlich ist der Kaffee fertig. Wenigstens ist er heiß und sieht schwarz aus, über den Geschmack soll man nicht streiten. So richtig stundenlang Kaffee trinken lernt der Mann ja doch erst in der Ehe.

Adolf muß das Ruder fangen, eine besondere Ehre für den Dreikäsehoch. Ein kleines Dinghy, hart am Winde liegend, kreuzt den Weg. Adolf hält stur seinen Kurs. „Höh, Adolf, fall doch ab, du segelst ihn ja in die ewigen Regattagefilde, wo stets Vollzeugbrise weht!“ brüllt ihn der Schipper an. „Wieso? Wir haben doch Wegerecht,

wir sind doch der Dickere!“ meint trocken der Junge, fällt aber doch lieber etwas ab, um unter dem Spiegel des Dinghys durchzulaufen.

„Höh, Honolulu, wie war die Sitzung auf dem Hanskalb?“ höhnt der Dinghyhmann hinüber, nachdem er klar von dem eisenbeschlagenen Steven ist.

Man soll doch immer eine Pütz Wasser klar an Deck haben.

Unter den Lühebrücken scheint ein ganzes Rudel von Jachten zu liegen. Die werden wohl schon alle etwas von der Strandung gehört haben. Es ist also besser, man lügt sich an der Nord vorbei. Ein paar dicke Maschmänner mahlen den Strom herunter, in deren Lee mogelt man sich leicht unbenutzt vorbei.

Der Lühesand ebbt schon hier und da frei. Es wird demnach die höchste Zeit, daß man irgendwo ein Unterkommen findet.

An der „Lüneborger Siet“ dürfte sich wenig Gelegenheit dazu finden, denn hier ankern in langen Reihen die Jollen und Kutter.

An der Nord gibt es weniger Kneipen und weniger Häfen, und wer da eine Muck warmen, nicht mit Bordmitteln hergestellten Kaffees nicht missen will, der muß stundenlang auf schlüpfrigen Pfaden durch die Marsch wandern, von halbwildem Pferd und zu munterem Scherz aufgelegten Bullen neckisch verfolgt. Auch unübersehbare, schnatternde Gänseherden verwehren dem Fremdling den Weg und heften sich an seine Sohlen.

Da taucht schon an Steuerbord der niedrige Turm des Juelsfeuers auf, der wie ein kleiner O-beiniger, dickbauchiger Börsenjude



mit seinen grünen Augen über die Elbe blinzelt. Der „kleine Cohn“ heißt er deshalb auch. Gleich nerden von ihm geht es in ein unendliches Chaos von Prielen und Wettren und Gräben in das Dwarloch. „Klar zum Halsen! Rund achtern!“ Die „Königin“ fällt auf den andern Bug und schäumt beim Winde liegend in den Graben ein, nur ein kurzes Stück, dann wird aufgedreht: „Fock dol!“ Mit lebender Großschoot luvt sie auf, kaum reicht der Graben für dieses Manöver. „Schipper, he sitt!“ Langsam und bedächtig hat sie ihren Steven in den weichen Schlick geschoben. Wieder einmal ist Hein glücklich: er hat fabelhaften Grund zum Schimpfen und macht auch ausgiebi-

gen Gebrauch davon. „Dat mi dor keeneen über snacken deiht!“ ist die Ermahnung zum Schluß. Abschieben hat keinen Zweck, der Schlick ist zu weich, um Haken oder Riemen einen Halt zu gewähren. Nur den Kreuzer hält er eisern wie mit Polypenarmen fest und saugt sich an seinen Planken hoch. Nach Lee, ins tiefe Wasser, muß der Grabbel weg. Das Ankern ist Adolfs Job. Damit es ihm nicht gehe wie gestern auf dem Hanskalbsand, soll jetzt das Eisen mit kühnem Schwunge zu Bach. Erstmal die



Kette an Deck. Sauber wird sie in Buchten aufgeschossen, damit sie auch glatt ausrauscht. Dann „eins, zwei, drei, zugleich!“ fliegt der Anker in hohem Bogen zu Wasser. Und Adolf mit, denn beim letzten Ausschwingen ist ihm ein Flunk hinter die Hosentasche gehakt. Wie der Wind sind Kudel und der Steuermann auf der Back und reppen die Kette wieder ein. Ein Adolf hängt aber nicht mehr daran. Der sitzt schon hinten auf dem Ruder und schreit

nach einem Tampen und dem Bugsprit. „Ja, ja, das Ankern muß doch lieber ein Großer besorgen, kleine Kinder fallen dabei doch nur

ins Wasser“, meint der Schipper, als sich Adolf in der ganzen Takelage zum Trocknen aufgehängt hat. Der Schiffsjunge hat 'ne Wut im Bauch und die muß 'raus. Das Privilegium des Schimpfens hat er noch nicht. Hein stellt den Baumbock auf, Adolf läßt das Großsegel kommen. Da witscht ihm auch schon das Piekfall aus der Hand. „Ünnerrut!“ ruft er noch, doch da zetert auch schon der Schipper in der Pflicht, denn ihm ist die Gaffel auf den Kopf gefallen. Nur gut, daß er seinen Speckdeckel aufhat





und der Steuermann ihm noch keinen Krankenschein zum Haarschneiden ausgeschrieben hat. Mütze und Künstlertolle fenden doch etwas. So! Bei der Schifferprüfung ist es gesagt worden und jeder hat es auswendig lernen müssen, daß kleinere Jachten einen gegen jedes Wetter geschützten Liegeplatz im Dwar sloch finden. Wenn der „Königin von Honolulu“ hier nun etwas passieren sollte, dann hat die hohe Prüfungskommission eben den Schaden zu bezahlen. Vielleicht redet sie sich ja damit raus, daß die „Königin“ eben nicht mehr unter die Rubrik „kleinere Jachten“ fällt. Die Einfahrt ist zwar nur ein kleines, aber tiefes Rinnsälchen, gerade breit genug zum Hineinquetschen. Nach Norden ergießt sich das Dwar sloch in einen verschlickten, weitverzweigten Elbarm, der aber an Naturschönheiten so leicht nicht seinesgleichen findet. Bekassinen, Enten und Fischreiherr haben hier ihr Reebet, das selten eines Menschen Fuß betritt. Nur der Aalfischer ist hier zu Hause und stellt seine Reusen in den Prielen. Zu beiden Seiten des Wassers schützt das übermannshohe Reet der Drommel und des Juels vor den Winden und auch dem größten Feind des Wanderseglers, dem Publikum. Kurzum, vom Schipper bis zum Jungen sind sich alle darin einig: hier ist das fein! Herrliche Gegenden soll man genießen. Deshalb legt sich alles lang an Deck hin und besieht sich die Umwelt, bis einem die Bulleyes zufallen. Der Schipper meint zwar: „Bün doch keen Pannkookken, loot mi in de Sünn broden!“ und schläft in der Kajüte. Nur der Steuermann ist noch wach und denkt über die komplizierte Konstruktion des Wanderseg-

lers nach. Viel Ernstes und noch mehr Ergötzliches hat er schon darüber gelesen, aber soviel ist auch bei ihm gewiß: „In einem Wanderseglerverein ist jeder Segler ein Verein für sich. Er ist ein Feind der Geselligkeit und liebt das Einsiedlerdasein. Nur damit etwas im Maste weht und die Möwen verjagt, die dort Eier legen wollen, gehört er dem Seglerverein an. Ein paar Mal im Jahr, da rafft er sich zwar auf und segelt Regatten. Eingeschnappt ist er mit hörbarem Ruck, wenn er preislos ausgeht und verlangt laut und vernehmlich, daß sein Kutter, sein schnelles Schiff, in eine andere Ausgleichsklasse kommt. Solange quarkt er herum, bis er endlich am Ziel seiner Wünsche ist und eine eigene Klasse für sich bildet. Nochmal so stolz ist er jetzt auf sein Schiff und nagelt sich die ganze Pflicht voller Silberschilder. Im Winter aber, wenn es bei Mutter Grog in der Seglerkneipe Eisbeine mit Sauerkohl zu verdrücken gibt, dann erscheint er auf dem Plan. Auch in den großen Versammlungen ist er zu finden, wo er dann dreiviertel Stunden lang reden will. Nachher verbrüdet er sich mit seinen Vereinskameraden in der nächsten Grogkneipe. Das dauert natürlich weit über die Polizeistunde hinaus. Draußen auf dem Königsplatz, da geht es dann weiter und es werden Lieder von ewiger Freundschaft bei Flaute und Sturm gesungen, und je mehr es in den Liedern aufbrist, desto lauter wird es gesungen, bis von vorn und hinten die Schupo kommt und Freundschaft, Kameraden, Sturm und Flaute vereinnahmt. Das kostet dann zehn Mark je Person, ein Betrag, den man bei der Aufstellung seines Sportetats nicht außer acht lassen darf. Im Sommer



jedoch, wer denkt da noch an den Königsplatz mit seiner hinterlistigen Polizei? Der Segler kennt nur sich, sein Schiff und seine drei Maaten. Hierhin segelt der Eine, dorthin der Andere und es ist nur bedauerlich, daß man vom Jachthafen aus nicht nach allen zweiunddreißig Kompaßstrichen segeln kann. Die Möglichkeiten, einander auszuweichen, wachsen in die vierte Potenz.“ So philosophiert der Steuermann dem kartoffelbratenden Adolf vor, der darauf nichts zu erwidern weiß, denn mit losen Schooten über den Königsplatz gekreuzt ist er noch nicht, oder sagt es jedenfalls nicht. „Schaffen! Schaffen! Alle Mann auf, klar bei Bratskartoffeln!“ läßt sich Adolf mit einer schon ganz schönen Kommandostimme vernehmen. In der Kajüte und auf der Backgrunzt etwas, Emailleteller klappern und dann - kein Manöver wird so schnell ausgeführt wie dieses - sitzt alles froh vereint in der Pflicht um die Bratpfanne. Als Nachtisch gibt es noch „Blauen Heinrich mit Bickbeerschü“. Diese Bezeichnung soll aber keinesfalls eine Anspielung auf vorübergehende Zustände des Schippers sein. Um allen Zweifeln, auch den handgreiflich fühlbaren, aus dem Wege zu gehen, hat Adolf dieserhalb diesem schönen Gericht den Beinamen: „Das Ei des weißen Elefanten“ gegeben. Das klingt sehr unbefangen. Mit einem Gesicht, als ob das Kunst ist, was er macht, gießt Kuddel zwei Flaschen Bickbeersuppe in den Barkaßdeckel. Vorsichtig schüttet er dann aus dem Feldkochgeschirr den Reisbrei hinterher, doch tückischerweise bleibt der an der Wandung kleben. Der Bootsmann schüttelt, der Bootsmann klopft auf den Boden, der Reisbrei bleibt in

seiner Behausung. Da nimmt der Schipper die knülle Faust, schlägt zu und mit Donnergepolter saust das Ei des weißen Elefanten in die blaue Tunke. Hochauf spritzt der Gischt, sehr zum Schaden der weißen Hosen. Die Wicheln am Ufer beugen sich, das grüne Reet wogt wie die See auf und nieder. ImTopp knattert der Stander im Wind und zeigt mit seinem Tampen stur nach Nordwesten. Das ist die Briesse, die die „Königin“ braucht, darin fühlt sie sich wohl. Schnell sind die Segel hoch, der Anker an Deck und der Kreuzer nimmt Fahrt auf. Ein langer Streckbug, schon steckt er seine Nase hinterm „kleinen Cohn“ hervor. Ah, die Elbe! Wie gut stehen dir die weißen Mützen zu deinem grauen Wellen-Paletot! Wie kurz und steil deine Wogen sind, wie schnell sie aufeinander folgen, gerad‘ als spielten sie Haschen und jede will zuerst an der grünen See sein! Hoiho! Wie die „Königin“ durch die Wogen schießt, wie leicht sie den scharfen Bug hebt! Klatsch, jetzt rauscht sie hinunter ins Wellental, doch schon läuft die nächste unter ihr durch, ihren schlanken Leib von neuem hebend. „Höjdihöh, so geht he good!“ ruft der Schipper in der Pflicht und umklammert mit nerviger Faust die Pinne, „dat is noch Seiln, dat is noch Leben!“ Und sein Blick gilt dem Stander und den immer von neuem heranwogenden Bergen und Tälern. „De Fock, de bringt mi noch meist üm,“ meint der Steuermann und setzt die Vorschoot durch. „Hein, is din Wach ne bald rüm?“ fragt er und ärgert sich im Stillen über die leise klickende Fock. „Seil em doch ´n beten sinniger, min ganz Kombüs geht ün´n über Stag“, schimpft der Bootsmann und sam-



melt die Pellkartoffeln aus der Butterdose. „Wi kummt noch freuh genog noh Hus!“ „Deckwaschen fällt aus!“ freut sich Adolf, steht im Niedergang und läßt sich den Gischt ins lachende Gesicht wehen. „Wenn mi nu mol min Mudder so sehn künnt!“ Rhee! Stampfend geht Honolulu Königin über Stag, packt sich gemächlich auf die backbordsche Seite, daß die Kajüt-fenster schön vom Leewasser gespült werden. Kuddel verstaubt noch immer seine Pütt und Pann'n, doch etwas ist noch immer im Kombüschapp, das rythmische Bewegungen macht und zur Nervosität reizt. „So, Adolf, nu kriegt wi an beide Siden de Wall to sehn!“ ruft der Schipper. Aus allen Prielen, hinter allen Brücken kommen weiße Segel hervor. Immer mehr werden es. Wie von einem großen Möwenschwarm bevölkert sieht die Elbe aus. Von nerden kommen die ganz dicken, die Ketschen und Kutter, angeklüst. Eine Jolle nach der andern kreuzen sie aus. Heute ist ihr Wetter. Toppsiegel und Nackenhut können sie noch eben vertragen. Die „Königin von Honolulu“ liegt den langen Schlag mit den vornehmen Halsen an, alles geht ihr aus dem Wege. Lachende Gesichter auf allen Kreuzern: „Höjdihöh, so geht he good! Dat is noch Seiln, dat is noch Leben!“ Zieht die „Königin“ aber einem auf gleichem Kurs in Luv vorbei, dann eisige Gesichter, kein Scherzwort fliegt von Bord zu Bord. Nur Adolf im Niedergang grinst und weist einen Tampen. Wenn die „Königin“ will, dann läuft sie auch, und so hoch an den Wind wie sie gehen nur die neumodischen Flitzer, die man aus Schweden herübergebracht hat und Flettner mit seiner Keksfa-

brik. Jacht um Jacht wird ausgekreuzt. Tuuuuuuuuuuu! schiebt sich ein dicker Dampfer durch das dichte Wuhling der Kutter und Jollen. Wehe, wer in seinem Lee zu liegen kommt. Kraftlos flappen die Segel zwischen den Spieren im Windsog des Großen. Ihm folgt ein ganzer Troß von kleinen Frachtern, von Schleppern und Leichtern und Fischdampfern. Die junge Flut bringt alles mit, was nach Hamburg will. Scharf heißt es aufpassen, die Nerven behalten und Raum geben für den Berufsseemann, der weniger Zeit wie der Segler hat. Daran erkennt man den wahren Elbsegler, daß er stets das Fahrwasser freiläßt für seinen großen Kameraden und ihm nicht vor den Bug läuft. Jetzt haben die Kutter und Ketschen den Schwarm der Kleinen erreicht, einen nach dem andern lassen sie hinter sich. Beim nächsten Schlag haben sie auch die „Königin“ schon zu fassen. „Stüermann, sett du di mol an't Roer, ick mutt ers mol 'n Pip smeuken“, und der Steuermann verfangt den Schipper an der Pinne. Hochsommertag auf der Niederelbe! Aus den düsteren Waldabhängen des hohen Geestufers an der Nord lügen die weißen Villen neugierig hervor. Im schmalen Sandstreifen tummeln sich Barmbeck und Mottenburg umher, Männlein und Weiblein balgen sich im Wasser und quietschen aus den Zelten. „Adolf, den Kieker!“ verlangt Kuddel. Einzelheiten sind aber trotzdem nicht auszumachen und gerade auf diese kommt es dem Hochbootsmann an. Musik von allen Stader Dampfern, Tücher schwenken, Juhu-Rufen! Rhee! Fast hätte der Steven einen Schwimmer getroffen, der sich als Held zeigen will und weit hinaus in den Strom



geschwommen ist. Ein Dummkopf ist er, sonst würde er sich nicht so in Gefahr begeben. Drei Fischdampfer in Kiellinie kommen auf. Jantje und Feuermann stehen an Deck und schrubben sich ab. Heute Abend geht's an Land, geht's nach St. Pauli, die unter Island verdienten Taler wieder bei den Mädels zu verwichsen. Im Tau eines pikwamschen Seeschleppers kommt ein großer Windjammer auf; ein Fünfmaster ist es, die „Flora“ aus Chile; Hamburgs liebe alte Bekannte, die frühere „Potosi“. Auf Back und Fockraa steht die Besatzung. „Drei Hurrahs für den Süllberg!“ ruft's von der Mars und „Hurrah! Hurrah! Hurrah!“ schallt es zurück. Deutsche Jungen sind hier noch an Bord, trotz der Sternenflagge am Besan, das hört man an dem Hurrah aus ihren Kehlen. Und Hurrah! Hurrah! Hurrah! halt es von allen Jachten wider und der Turmwart vom Süllberg dippt die schwarz- weiß- rote Flagge zum Gruß. Von der Marsraa tönen die Klänge einer Handharmonika: „Un wenn wi wedder noh Hamborg kummt, Dann weet wi, wat wi doht!“ Kch,kch,kch, kch, husten die Altländer Kasbeer'n-Schipper mit ihren Motorewern die Elbe hinauf. Seestraßenordnung ist ihnen ein fremder Begriff. Ob sie auf ihrem Heuwagen sitzen oder am Ruder ihres Ewers stehen, das ist ihnen vollkommen gleichgültig. Sie fahren die Chaussee entlang und wer ihnen in den Weg kommt, wird angerempelt. Der feste Eichenrumpf des Ewers kann manchen Puff vertragen. Auf den Kirschkörben sitzen die Marktfrauen, trinken Kaffee, schnacken klug und stricken dicke, wollene Strümpfe. Das ist aus Ham-

burgs alten, prächtigen Ewern geworden: ein mastloser Rumpf, ein Rohölmotor darin, der hustet und zum Himmel stinkt. Und ihr alter Eigner, der Ewerschipper von gestern, mit Backenbart und Kalkbrösel, der ist nun Staatsbeamter, spielt Wachsmann auf den Baggern. Alles was in keinem guten Geruch steht, läßt die „Königin“ an Lee.

Rhee! Ein langer Schleppzug schlängelt sich vorüber. Der „Sirius“ ist es, mit vier rotbraunen Leichtern dahinter. Er kommt von Bremen und kennt das Bild. Der Meister sitzt auf dem Maschinenroof und rasiert sich. Ja, ja, heut' Abend, St. Pauli! „Dor drinkt wi ers 'n Köm to fief An de Eck vun de Dovidstroot! klingt die ferne Handharmonika der „Potosi“. Jetzt kommt wieder ein ganz Großer, mit drei Schornsteinen. Die blauen Ringe künden den Yankee an: American Line. Ein paar baumlange Kerle hängen über der Reeling des Promenadendecks. Deutsche sind das nicht, denn wenn die Dampfschiff fahren, haben sie eine blaue Mütze auf mit einem stilvollen Wappen davor. „Regatta“-oder „Yachtclub“ steht darauf. Die großkarierte Reisemütze beweist den Yankee. Gefühlsduseleien kennt er nicht, denn schweigend und unbeweglich betrachtet er die kleinen Barkassen und Vergnügungsdampfer unter sich, die ihm zujauchzen und zuwinken. Majestätisch gleitet die „Reliance“ durch's Wasser. Ihr tiefer Brummbaß und der schwarze Zylinder im Vortopp gewähren ihr freie Bahn. Wenn auch die Streifen und Sterne über dem Heck wehen, „Made in Germany“ bleibt sie deshalb doch, ein braves Geestemünder Kind.



Ein gellender Sirenton! der hellgraue Hollandsmann hat ihn ausgestoßen. Da ihm sein Motor den würdigen Bierbaß einer Dampfpeife versagt, muß er kläffen wie ein junger Terrier. Von Ostasien kommt er her. Lustig wehen in der Well die Unterhosen im Winde. Heute Abend für St. Pauli muß doch eine reine angezogen werden. Alles was wachfrei ist, steht an der Verschanzung und winkt den Kuttern freundlich zu. Rheel! Die Luft ist rein. Nur Bierbarkassen mit lauten, lachenden Menschen, mit Kegelklubs und Gesangsvereinen kommen auf und keuchen durch das prächtige Geschwader der kreuzenden Jachten. Die hohen braunen Segel der Ziegelsteinewer aus den Marschhäfen dazwischen geben dem Ganzen ein buntes Bild. Doch mit diesen alten Elbschippern wird stets gut Freundschaft gehalten. So, jetzt hat die „Königin“ wieder die Süd gewonnen, noch ein paar Schläge, dann ist das Ziel erreicht. Ein Gepfauche, Gehuste, Gestöhn. Der Krach übertrifft die „Reliance“ und den Hollandschen, ist lauter als die Kasbeer'n-Ewer und übertönt selbst das verstimmte Waldhorn auf dem Paddelkasten „Harmone“. Den Spektakel kennt jeder, danach dreht sich selbst der Adolf nicht mehr um, denn das ist Hannemann, der schmutzigweiße Esbjergfischer, der mit Schellfisch auf Altona fährt und dort am Markt die Preise drücken will.

Rheel!

Der Schipper ruft es zum letzten Mal und liegt nun den Steuerbordbug in den Jachthafen an. Fast ist die Einfahrt zu eng für die vielen Kutter, die gleichzeitig dort hineinwollen. Da schiebt sich noch eine dicke

Motorjacht mit hindurch: „Gottsdunnerlütjen, nu geht de Welt ünner: die „Likörstube“! Mund und Nasen werden aufgesperrt, entgeistert starrt alles diesen ganz gewöhnlichen, alltäglichen Binnenmotorkreuzer an. Der „Fliegende Holländer“ könnte im Jachthafen nicht mehr Entsetzen hervorrufen. An Kurs und Segel und Manöver denkt kein Mensch mehr. Auch die „Likörstube“ kann es nicht unterlassen, in Luv bei der „Königin“ vorbeizuscheeren. Da bleibt zum Aufluvn kein Platz mehr und die Brücke ist schon verdeubelt dicht voraus. Was ist nun billiger, die Spiegelscheiben der „Likörstube“ oder ein ramponierter Ponton? Ach was; die Farbstreifen auf dem Ponton beweisen, daß dort schon eine Reihe von Kähnen gesessen hat. „Fier auf Groß- und Vorschooten!“ Krach, sagt es, dann hat sich das Vorschiff hoch hinaufgeschoben, hoch hinauf bis an den Mast.

„Segg mol, Hein, wie bremst du egentlich, wenn du keen Sand und keen Ponton vör di hest?“ fragt der naseweise Adolf. Da kracht es noch einmal, und der Schiffsjunge hat einen hinreißend schönen Abdruck aller fünf Finger des Schippers auf seiner backbordschen Gesichtshälfte kleben.

„Na, een sall jo ook man de Schuld heben,“ tröstet sich Adolf und schiebt den Kahn zu Wasser.

„Segeln ist Quatsch, Dampfer bleibt Dampfer!“ meint Hein und geht im Vollgefühl seiner Wichtigkeit die Brücke hinauf ins Bootshaus. Von hier aus beim dampfenden Grog läßt sich das Segelbergen auch besser überwachen.



# Einladung des *SCOe* zum *Jubiläumsball* **111 Jahre *SCOe*** **am 10. November 2012**

Anlässlich des 111-jährigen Jubiläums unseres Segelclubs wird, nach einer etwas längeren Pause, in diesem Winter wieder ein Seglerball veranstaltet. Dieser wird in dem Saal der Tanzschule Riemer, Hafenstrasse 28a in 22880 Wedel stattfinden. Wer sich vorab einen Eindruck von den Räumen verschaffen möchte kann die Tanzschule im Internet besuchen. [www.tanzschule-riemer.de](http://www.tanzschule-riemer.de)

Beginn des Balls ist um 19:00 Uhr (Einlass ab 18:30 Uhr). Wir beginnen den Abend mit einem Sektempfang.

Nach der Buffeteröffnung und entsprechendem Schlemmen wird der Tanzlehrer und Inhaber der Tanzschule Jörg Riemer die flotte Ballmusik abspielen.

Wir hoffen auf viele motivierte Segelkameraden/-innen aus unserem Club und auch befreundeten Vereinen.

Der Kartenverkauf ist bereits angelaufen. Die Karten kosten 45,- Euro/ Person und beinhalten ein umfangreiches Norddeutsches kalt-/warmes „Genießerbuffet“ und einen Empfangssekt aber excl. Getränke

Es gibt ermäßigte Karten für Jugendliche zu einem Preis von 21,- Euro (incl. Buffet und Empfangssekt)

Wo gibt es Karten zu kaufen: auf den Versammlungen, bei der SY „Lilly“ an Schlengel K054 oder nach telefonischer Absprache Stephi Rübcke 0176-78038499 und Uta Latarius 0172-4351628

*eure Nachbarn vom SCOe*



# Regattameldungen

„Emilie“ X79, Marcus Stffensen, Alsen  
 Rundt 2012- Gruppenzweiter in 07:09:29

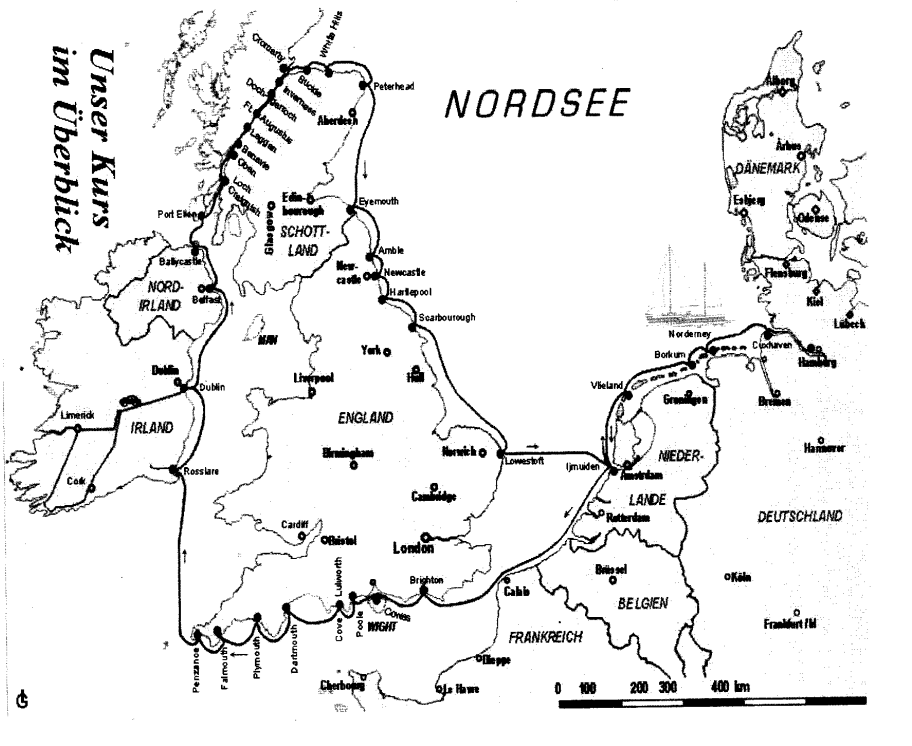
Opti GER10827 Bjane Weiß König&Cie  
 Optipokal 62ter

„Windspiel“ GER 10842 Tjark Weiß  
 König&Cie Optipokal 60ter

„Compasrose“, G 156, Ulli und Iris David,  
 German Classics 2012- Gruppensechster

## Helmut Hillebrand

### Mit der „Antimaloche“: England rund





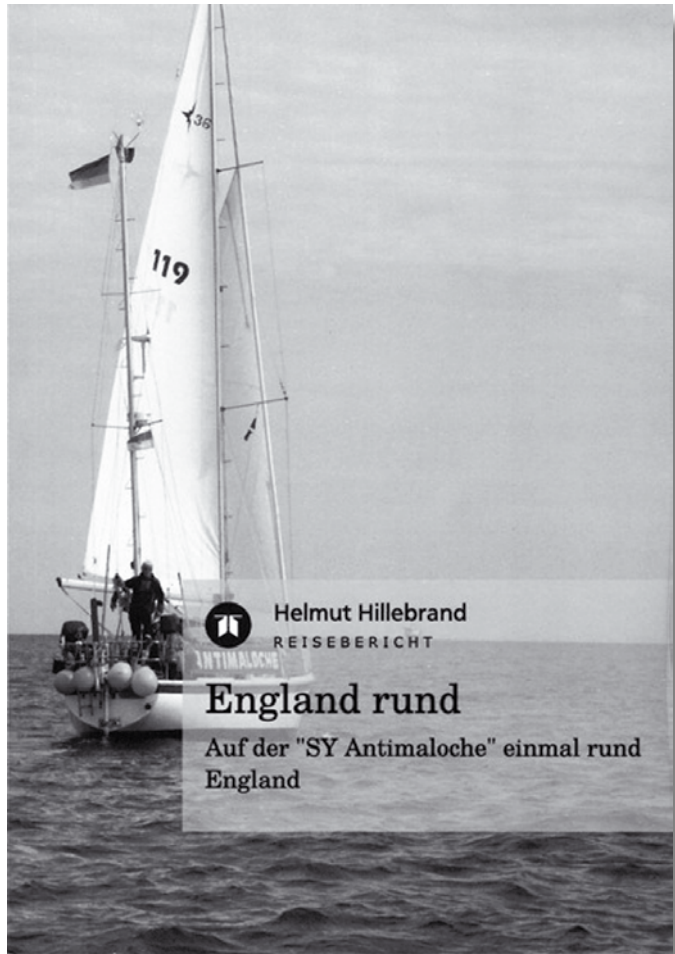


Helmut Hillebrand, der feinsinnige, musisch begabte Autor mit seinem unvergleichlichen Gespür für alles, was ihn umgibt, zeigt uns auf seiner Reise sehr Vieles, was wir „Normalverbraucher“ gar nicht bemerken. Für uns entdeckt er, woran wir achtlos vorübergehen und breitet es gleichsam vor uns aus. Seine bildhafte, sachliche Schilderung der Seefahrt kommt wie ein Schauspiel bei uns an. Lehrreich, humorvoll und ohne Übertreibungen: Auf das sonst vielfach anzutreffende Seemannsgarn kann er verzichten. Junge Menschen nennen so etwas „einfach genial“. Er sieht Menschen, Natur und seine Umwelt so eindringlich, dass man glaubt, man sei dabei gewesen. Unwillkürlich ertappt man sich dabei, zu wünschen, auch diesen freundlich präzisen Blick zu besitzen. Und auch hier kommt feiner Humor nicht zu kurz. Freuen Sie sich mit, wenn er Landschaft und Leute beschreibt und in sie hinein horcht. Geschichtliche Details der besuchten Orte geraten zu einer leicht bekömmlichen, intensiven Vorlesung. Man staunt, was man alles so nebenbei „mitnimmt“.

Die Weitsicht des Autors eröffnet sich mir durch die Leichtigkeit seiner Erzählkunst. Man erlebt mit ihm. Und das umso mehr, wenn man seinen Film von dieser Reise sieht. Beides zusammen - Buch und Film, stellen für mich eine zusammen gehörende Einheit dar.

Steigen Sie also unbesorgt mit ein, um diese Fahrt mit der Antimaloche ebenfalls zu genießen, so wie ich es tat.

*Günter Lindemann*





Aus Georgs Kombüse:

# Queller mit Bandnudeln-

*frisch aus dem Watt - entdeckt von Gudrun*

- 70 g Queller
- 150 g Sahne
- 150 ml Fischfond
- 2 Knoblauchzehen
- 150 ml Sekt oder Prosecco
- Salz und Pfeffer
- Garnelen/Nordseekrabben
- 500 g Bandnudeln oder Spaghetti

## Zubereitung:

Den frisch geernteten Queller mit kochendem Wasser übergießen und 5 Sek. ziehen lassen. Abtropfen lassen und klein schneiden.

Sahne und Fischfond aufkochen. Knoblauch schälen und durch die Presse gedrückt oder klein geschnitten dazugeben. Circa 5 Min. bei starker Hitze einkochen lassen. Sekt oder Prosecco hinzugießen und weitere 5 Min. einkochen lassen. Salzen und pfeffern.

Nudeln in kochendem Salzwasser bissfest garen. Abgießen und abtropfen lassen. Garnelen und Queller in die Sauce geben und umrühren. Nudeln auf vier Tellern anrichten und die Sauce über die Nudeln verteilen.



Ein Dauergast auf Neuwerk erntet den Queller täglich am Anleger (-) und legt ihn sich morgens aufs Tomatenbrötchen mit Zwiebeln, Pfeffer und Salz  
 Ich werde ihn demnächst hier auf den Tisch bringen..... äh, wenn die Kinder nicht da sind, also nur für Klaus und mich.  
 Und das Superschöne: alle Zutaten sind haltbar am Schiff und ohne Kühlschrank zu bevorraten, bis auf den frischen Queller, den brauche ich nur zu pflücken.  
 Liebe Grüße aus Juist



*Gudrun und Klaus (Barbeel) mit Kai und Fynn(Albatros)*



## Zu guter Letzt

Olympische Spiele 2012 – deutsche Platzierungen:

**Platz 4:** RS:X Männer. **Toni Wilhelm**, Württembergischer Yacht-Club

**Platz 5:** RS:X Frauen. **Moana Delle**, Segelklub Bayer Uerdingen

**Platz 6:** Laser Standard. **Simon Grotelüschen**, Lübecker Yacht-Club

**Platz 6:** Starboot. **Robert Stanjek**, Norddeutscher Regatta Verein, Verein Seglerhaus am Wannsee, Yachtclub Berlin-Grünau, Segler-Verein Rahnsdorf; **Frithjof Kleen**, Norddeutscher Regatta Verein, Verein Seglerhaus am Wannsee

**Platz 8:** 470er Frauen. **Kathrin Kadelbach**, Verein Seglerhaus am Wannsee, **Friederike Belcher**, Norddeutscher Regatta Verein

**Platz 11:** 49er. **Tobias Schadewaldt**, Norddeutscher Regatta Verein, **Hannes Baumann**, Norddeutscher Regatta Verein, Yachtclub Berlin-Grünau

**Platz 13:** 470er Männer. **Ferdinand Gerz**, Deutscher Touring Yacht Club, Segler Verein Wörthsee, **Patrick Follmann**, Deutscher Touring Yacht Club

**Platz 26:** Laser Radial. **Franziska Goltz**, Schweriner Segler-Verein von 1894

Aufruf zur Hilfe

Am 30. Juni 2012 wurde die Vereinsanlage der Skipper Gilde Schwaben (SGS) in einer Gewitterfront mit orkanartigen Stürmen schwer beschädigt. Die Vereinsstege wuden mitsamt Booten mehrere Meter weit auf das Land bzw. ans Ufer geschoben. Die

Boote und Stege weisen erhebliche Schäden auf. Nähere Informationen zum Ausmaß der Zerstörung stehen auf der Website [bayernsail.de](http://bayernsail.de)

Durch die Katastrophe sind bei der SGS momentan kein Segelbetrieb und keine Jugendarbeit mehr möglich. Der Verein, der Bayerische Seglerverband und der Deutsche Segler-Verband bitten daher andere DSV-Vereine um Unterstützung der Skipper Gilde Schwaben. Kontakt: Günther Zimmermann, Tel. 08221-36 33 14

Schweinswale in der Ostsee – bitte Sichtungen melden

Das Deutsche Meeresmuseum Stralsund hat die statistische Erfassung der Meldungen hinsichtlich des Schutzes der Schweinswale von der Gesellschaft zum Schutz der Meeressäugetiery übernommen und bittet um Ihre Mithilfe. Wenn Sie bei Segeltörns auf der Ostsee Schweinswale sehen, melden Sie diese Sichtung bitte dem Deutschen Meeresmuseum – entweder über ein Online-Formular oder mit einem Meldebogen per Post, Fax oder Telefon. Die Formulare stehen auf der Webseite [meeresmuseum.de/sichtung](http://meeresmuseum.de/sichtung). Da die Bestände der Schweinswale in der Ostsee stark zurückgegangen sind, ist zu deren Schutz und Überleben jede Meldung hilfreich. Weitere Informationen zu den Beständen stehen auf der Website [sambah.org](http://sambah.org)

WSV-Reform – DSV befürchtet Einschränkungen für den Segelsport

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau



und Stadtentwicklung hat seinen 5. Bericht an den Deutschen Bundestag zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) vorgelegt. Das Ministerium bekräftigt darin, dass der Bund seine Mittel künftig auf Gewässer mit hoher Transportfunktion konzentrieren will. Wasserpfortverbände und -vereine befürchten, dass damit der Unterhalt und die Nutzbarkeit der für den Wassersport wichtigen Nebengewässer gefährdet sind. „Schon einzelne, nicht beseitigte Hindernisse, Untiefen oder Schäden an Bauwerken und Schleusen können die Befahrbarkeit einer ganzen Wasserstraße in Frage stellen“, so Rolf Bähr, Präsident des Deutschen Segler-Verbandes. Er erläutert die Problematik: „Für den Segelsport kann die geplante Reform mittelfristig bedeuten, dass Vereinsanlagen, die oft mit viel Eigenleistung und eigenen Haushaltsmitteln der gemeinnützigen Wassersportvereine erstellt worden sind, nicht mehr oder nur noch eingeschränkt erreicht werden können. Verkehrswege und touristische Infrastruktur leben von ihrem Netzwerkcharakter, also von der Erreichbarkeit vieler dezentraler Etappen- und Zielhäfen. Die Vielfalt und überregionale Vernetzung macht die eigentliche Attraktivität dieses Systems aus, das hervorragende Möglichkeiten für aktive Naherholung und Wassersport am Standort Deutschland bietet. Dies sollte volkswirtschaftlich sorgfältig untersucht werden, bevor man ein wertvolles System mit großem Entwicklungspotenzial dem schleichenden Verfall preisgibt“. Die erwogene Übertragung der Nebengewässer auf sogenannte „alternative Betriebsformen“ wird die staatliche Aufgabe, Wasserwege in ihrer Funktion für alle Verkehrsteilnehmer zu erhalten, nicht ersetzen können. Noch

in diesem Jahr sollen nach den Plänen der Bundesregierung entsprechende Umstrukturierungen eingeleitet werden. Der Wassersport befürchtet, dass der Deutsche Bundestag unter Zeit- und Spardruck Entscheidungen trifft, ohne deren wirkliche Tragweite für den Standort Deutschland zu erkennen. Dies betrifft auch die kontraproduktive Wirkung auf die vom Deutschen Bundestag beschlossene Förderung des Wassersports und des Wassertourismus, die von einer Marketingkampagne im In- und Ausland begleitet wird.

## Blaue Flagge

Im Jahr 2012 wurden zum 26. Mal Sportboothäfen und Vereine mit der Blauen Flagge für umweltfreundliche Anlagen ausgezeichnet. Insgesamt haben 32 DSV-Vereine die Auszeichnung erhalten.

In Hamburg sind das der Hamburger Yacht-Club, der Norddeutsche Regatta Verein und die Hamburger Yachthafengemeinschaft

## Gratulation zum runden Geburtstag:

Glückwünsche gehen an den Hamburger Rolf Herlyn zum 80ten Geburtstag (geb. 10. September 1932), ehemaliger Vorsitzender des DSV-Ausschusses für Recht, Umweltschutz und Raumordnung, ehemaliges Vorstandsmitglied der Kreuzer-Abteilung des DSV, Hamburger Segel-Club und einer der Väter des City-Sportboothafens.

*aus den Mitteilungen des DSV IV - 2012*



## ESV Termine 2012

|                      |   |
|----------------------|---|
| bis 30.08.12         | Mitteilung Winterlageränderung an Stephan Diebitz               |
| 12.09.12 - 19.00 Uhr | Monatsversammlung September                                     |
| 14.09.12             | Sommerlager Ende  |
| 15.09.12             | Absegeln in die Krückaumündung.<br>Treffen um 09:30 Schlengel M |
| 10.10.12 - 19.00 Uhr | Monatsversammlung Oktober                                       |
| 10.11.12             | Jubiläumsball 111 Jahre SCOe in der Tanzschule Riemer           |
| 14.11.12 - 19.00 Uhr | Monatsversammlung November                                      |
| 15.11.12 - 24.00 Uhr | Abgabe der Logbücher für den Hein- Garbers- Preis               |
| 02.12.12 - 19.00 Uhr | Senioren- und Ehrentreffen                                      |
| 08.12.12 - 08.00 Uhr | Weihnachtsmatchrace   |
| 01.11.13 - 15.00 Uhr | Katerbummel   |



Kutterzirkus 2012 hinterm Pagensand (oben) Elbimpression vor dem Hans- Kalb- Sand



