



ESV Information

Elb-Segler-Vereinigung e.V.

September 2011



Mitglied im Deutschen Segler-Verband



Inhaltsverzeichnis

Seite	Thema
Titel	SY "Logoff" vor Schleimünde- 21.08.2011
2	Impressum
3	Inhaltsverzeichnis
4	Schiffsmeldungen
4	Helgoländer Grünkohltour 2012
5	60 Jahre ESV- Vereinhaus
14	Einladung zum Absegeln
15	Kurs liegt an
24	Vorankündigung - 29. Oktober - Veranstaltung 60 Jahre Vereinshaus
25	Dank und ein seglerisches Rätsel
27	Aus Georgs Kombüse - Hackbraten in Pfeffersöße:
28	Regattameldungen
29	Slipp- Plan 2011
30	Schulzes Riggtipps
31	Hennings Roaming- Tipp
32	2. Teil der Ausstellung "Von einem der auszog, konstruktiv zu sein..."
34	Zu guter Letzt - aus den DSV- Nachrichten
35	ESV Termine
Rückseite	Kormoran fischt Scholle

Bildnachweis: Titel: Christa Sylvester Rückseite: Christa Sylvester
Weitere Fotos in dieser Ausgabe von Ingo Mandel (S. 10, 11), Horst Zeise (S. 12), Kathi Diebitz (S. 13), ESV- Archiv (S. 5, 6, 17, 24), Werner Homann (S. 25), Joshua Zinnau (S. 31 unten) 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



Schiffsbewegungen

Wir gratulieren unserem Kommodore Günter Endrefß zum neuen Schiff und begrüßen ihn wieder in Halle III!

Günter hat sich die Sagitta 26 "ROY" von Werner "Maler" Schulz zugelegt. Dieses Schiff hat sich der verstorbene Seniorchef der gleichnamigen und allseits bekannten Werft in Finkenwerder, Günter Heuer, individuell um- und ausgebaut, bevor der Maler es erwarb. "ROY" heißt jetzt "Das 5te"



Helgoländer Grünkohltour 04. Februar bis 05. Februar 2012

Wie schon zuletzt 2010 planen SCOe und ESV auch im Jahr 2012 eine Grünkohltour nach Helgoland.

Genau bedeutet dies: Abfahrt am Sonntag, dem 04.02.2012 mit der Bahn früh morgens ab Hamburg Hauptbahnhof. Dann gegen 10:30 Uhr mit der „Funny Girl“ ab Alte Liebe, Cuxhaven, nach Helgoland. An Bord kleines Frühstück mit Piccolo!

Ankunft dort gegen 13:00 Uhr. Der Nachmittag eignet sich vorzüglich, um zur Düne überzusetzen

(Fahrkarte im Preis enthalten!) oder sich auf's Ohr zu hauen, denn abends gibt es Grünkohl satt

an Bord der Funny Girl. Übernachtung in Zweibettzimmern in netten Pensionen auf der Insel, Frühstück inklusive.

Am Sonntag 05.02.2012 geht es gegen 13:30 Uhr wieder auf See, und gegen 15:30 Uhr soll Cuxhaven erreicht werden!

Die Kosten: 119,50 € pro Person im Doppelzimmer, Einzelzimmer 18 € extra. Hinzu kommen die Kosten für die Bahnfahrt sowie ggfs. für eine Reiserücktrittsversicherung.

Da die Plätze wieder limitiert sind bitte

sich um baldige Anmeldung per Email an kdiebitz@web.de oder telefonisch 04104 90 220





60 Jahre ESV- Vereinshaus

1948 - 1951 Planung und Bau

Ende 1948 wurde der Bau eines festen Vereinshauses 8 x 14 m mit Wohnung auf dem Gelände Köhlfleet angeregt und auf der Generalversammlung am 22.1.1949 beantragt. Bereits im ersten „Nachrichten Blatt für die Mitglieder der ESV“, das von Artur Zöger im Januar herausgebracht wurde, konnten Pläne von Sk. Alwin Jungklaus dazu veröffentlicht werden. Doch bevor es im Herbst zur Grundsteinlegung kam, verging noch eine ereignisreiche Saison.

Am Samstag den 17.9.1949 erfolgte ein Arbeitsgroßeinsatz, so daß am Sonntagabend das Fundament fertig geschüttet war. Am 2. + 3.10. wurden die Mauern hochgezogen und 14 Tage später wurde, trotz energischer Einsprüche des 1. Vorsitzenden, Richtfest gefeiert. Artur, sonst nicht als Ver-“zögerer“ bekannt, wenn es um



Vereinsbelange ging, stand unter Zwang. Während die Vereinsmitglieder fleißig wer-

kelten, hatte die Baubehörde Einspruch erhoben und den Bau offiziell stillgelegt. Die eingereichte Bauzeichnung entsprach nicht den amtlichen Erfordernissen. Zöger ließ sich jedoch nicht unterkriegen. Durch zähe Verhandlungen mit Architekt, Baubehörde, Sportamt und HSB wurde eine neue Zeichnung angefertigt, die das Vereinshaus so zeigte, wie es sich bis zum Umbau Anfang der 80er Jahre darstellte.

Der Vereinshausbau, konnte auch im Laufe des Jahres 1950 noch nicht fertiggestellt werden. Verschiedene Umstände trugen dazu bei. So die Geldstrafe der Baubehörde von DM 150,- für unerlaubtes Weiterbauen. Durch Arturs Verhandlungstaktik wurde diese Strafe im Laufe des Jahres in eine Geldbuße von 100,- DM umgewandelt; wobei dann noch eine Minderung auf DM 82,- erfolgte, die dann auch bezahlt wurde. Neben dieser moralischen Bremse machte

sich bei den Mitgliedern auch eine gewisse Arbeitsmüdigkeit bemerkbar, die durch die Segelsaison unterstützt wurde. – So findet sich im Protokoll der Monatsversammlung vom 10.5.1950 der Hinweis, daß von 50 aufgerufenen Arbeitsdienstlern nur 3 erschienen waren.

Im Winter 50/51 machte Artur Zöger sich vermutlich bei vielen Mitgliedern unbeliebt. Sie hatten ihn

zwar auf der Generalversammlung wieder zum Vorsitzenden gewählt, denn wer über-



nimmt schon freiwillig ein derartig mühseliges Amt, doch gerade dieser "Kehr-di-an nichts" war es, der Artur zur Verzweiflung brachte. Er bat, verhandelte, schrieb böse Briefe, doch das Vereinshaus wurde und wurde nicht fertig. Erst am 27.10.1951 war es dann soweit! Nach zweijähriger Bauzeit konnte endlich und wohlverdient – sprich erarbeitet – die Einweihungsfeier stattfinden. Bei diesem gelungenen Fest, ESV-Ehrenmitglied und DSV Präsident Carl Gewers, sowie Gäste von anderen Hamburger Segelvereinen waren dabei, konnten alle vorangegangenen Sorgen vergessen werden.

1974 - die Wohnung wird vergrößert

Edith und Fritz Siemers gaben nach 25jäh-

riger Treue im Dienst der ESV-Ökonomie die provisorische Dachmansarde im Vereinshaus auf. Sie zogen in eine richtige Wohnung mit geraden Wänden um. In diesem Jahr kam es zum ersten größeren Umbau unseres Vereinshauses am Köhlfleet. Bei unserem damaligen Vorsitzenden und jetzigem Kommodore Günter Endreß mußte das Segeln in diesem Jahr etwas zurückstehen. Günter hatte sich bereit erklärt, am Köhlfleet zu wohnen und für die Bewirtung zu sorgen. Da er für seine vierköpfige Familie Platz benötigte, baute er das gesamte Dachgeschoß zur Wohnung um und aus, inklusive neuer Fenster und Gauben. Dadurch entfielen

oben die Kutterkammer und die ersten Schränke, von denen später noch die Rede sein wird.

Nach mittlerweile 23 Jahren war der Dachbelag nicht mehr ganz dicht - 1949/50 waren die Materialien wohl doch noch nicht so gut -, so daß nach Abzug der Dachdecker Günter buchstäblich ein neues Dach über dem Kopf hatte.

1980-82 - Der Vereinshausumbau

Nun gehen wir mal hoch ins Vereinshaus. Der Vorstand hatte auf der Jahreshauptversammlung ein neues Thema aufs Tapet gebracht. Effektivere Heizmöglichkeiten



fürs Vereinshaus bzw. Umbau und/oder Generalrenovierung. Henning Dau fertigte dazu einen ersten Entwurf an, der im Laufe des Jahres diskutiert wurde.

Zur Erinnerung, nur im vorderen Aufenthaltsraum gab es einen Öfen, der im Winter bei Minustemperaturen eine bescheidene Wärme verbreitete. Die Kollegen scharrten sich im Halbkreis um den Ofen, ihre Kaffeetassen obendrauf, und rieben sich die kalten Hände (Bier wäre kalt zu bekommen gewesen - fand aber ob der Bekömmlichkeit in solchen Momenten nicht die rechte Nachfrage).

Nachdem die Versammlungen mit endlosen Diskussionen zum Thema Aufgabe der Schränke im Umkleideraum verging - eine der Voraussetzungen für die Umgestaltung

des Vereinshauses -, wurden im Herbst als erster Schritt alle Fenster mit Thermopanscheiben ausgestattet.

1981

Neue Gesichter gab es hinter dem Tresen, Günter verzog (sich) mit Carmen nach Harburg und Beate und Carsten Vehrs händigten für die nächsten drei Jahre Getränke und kleine Snacks aus.

1982

Zurück in unsere kleine Idylle am Köhlfleet. Die Neugestaltung des Vereinshauses war der herausragende Punkt des Jahres. Der seit längerer Zeit diskutierte Umbau ging in die Entscheidungsphase. Unsere Architekten Henning Dau und Lutz Siebert hatten sich intensive Gedanken gemacht





und diese auch zu Blaupause gebracht. Es lagen zwei Varianten und eine weitere zusätzliche Form der Realisierung zur Begutachtung vor, die Werner Westphal in seiner Funktion als Köhlfleetobmann mit entsprechenden Kostenrahmen untermauerte. Das Ganze wurde auf einer außerordentlichen Hauptversammlung (die neue Satzung sieht so etwas vor) am Donnerstag, den 11. Juli 1981 in der alten Halle zur Abstimmung gebracht. Die Umbaugründe waren:

1. Drastisch gestiegene Heizölkosten. Abhilfen: Moderne, besser regelbare Heizmöglichkeiten und Isolierung der Außenwände.
2. Die Wasserleitung und die Klärgrube zeigten nach über 30jährigem Einsatz Ermüdungserscheinungen. Hier mußte für Ersatz gesorgt werden, da die Wände dafür ohnehin „aufgepolkt“ werden müßten, bot sich die Möglichkeit, gleich einen neuen Sanitärbereich einschl. einer Dusche zu installieren.
3. Renovierung. Die ohnehin erforderlichen Malerarbeiten des Aufenthaltsraumes ließen sich mit einer maritimen Dekoration kombinieren, die die gemütliche Atmosphäre nur steigern könnte.

Vorschlag 1:

Die vorgenannten Punkte werden alle

berücksichtigt und die bestehende Bausubstanz wird zeitgemäß jedoch weitestgehend in Eigenhilfe hergerichtet. D. h. es fallen einmal circa DM 200,- Umlage per Mitglied an. Kostenvoranschlag: DM 53.000,-

Vorschlag 2:

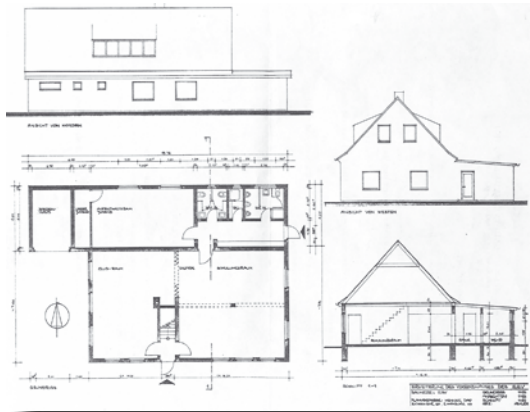
Anbau mit neuer Eingangs- und Garderobenzone, optimaler Sanitärabteilung und separatem Raum für die Jugendgruppe sowie Integrierung des Windenhäuschens. Vorteil: Die gesamte Fläche des Vereinshauses

genutzt werden. Auch bei diesem Vorschlag muß das Gros der Arbeiten in Eigenhilfe erbracht werden. Die einmalige Umlage pro Mitglied beläuft sich auf circa DM 120,-

und darüber hinaus entstehen zusätzlich jährliche Mehrbelastungen von DM 24,- Kostenvoranschlag: DM 86.270,-

Vorschlag 3:

Der Unterschied zu zwei besteht hauptsächlich darin, fast alle anfallenden Arbeiten an Fremdfirmen zu vergeben. Der Umfang der zu leistenden Eigenarbeit ist hier am geringsten. Dafür ist die Umlage mit DM 316,- am höchsten und auch die jährlichen





Belastungen steigen auf DM 34,- Kosten-
voranschlag: DM 127.900,-

Vor dieser Hauptversammlung hatte es
gemeinsam mit den hier gekürzt wiederge-
gebenen Informationen eine Arbeitsstun-
denfrageaktion gegeben. Von insgesamt 34
Rückläufern erklärten sich 27 Mitglieder
bereit, durchschnittlich 22 Stunden am
Projekt Vereinshaus tätig zu sein.

Nach ausführlicher Diskussion über Reali-
sierung und Kosten wurde dann über DM
75.000,- entschieden. DM 53.000,- aus
Version 1 und DM 22.000,- Lohnfremd-
kosten aus 3. Diese Gesamtsumme machte
eine einmalige Umlage von DM 400,- per
Mitglied erforderlich.

Die Abstimmung per Akklamation ergab
41 Ja-Stimmen, fünf Nein und zwei Enthal-
tungen. Die veränderten Kosten hatten eine
ganz einfache Erklärung. Die Erfahrungen
der Vergangenheit hatten gezeigt, daß sich
alle ausschließlich in Eigenhilfe erstellten
Aufgaben entgegen aller Absichtserklärun-
gen und Wünsche doch stets über erheblich
längere Zeiträume hinzogen.

Der Grund ist einfach: Bei uns allen steht
das Segeln an erster Stelle. Alle damit
zusammenhängenden Arbeiten der Boots-
instandsetzungen werden als notwendiges
Übel akzeptiert, wobei die GFK-Schiffe
im Gegensatz zu den traditionellen Werk-
stoffen Holz und Stahl schon erheblich
pflegeleichter sind und damit auch dem
veränderten Freizeitverhalten der Menschen
entgegenkamen.

In unserer schnellebigen Zeit war und ist
es immer schwieriger, Menschen ohne
Ent(Be)lohnung für arbeitsträchtige Ideen

zu gewinnen und, was genauso wichtig
ist, bei der Stange zu halten. Andererseits
ist der Geldbeutel einer unserer empfind-
lichsten Körperteile (das hat die Polizei ja
auch messerscharf erkannt!). So ist es nicht
verwunderlich, daß bei elf der insgesamt 18
Austritte des Jahres die Vereinshausumlage
als Grund angegeben wurde (die Entschei-
dungsfreiheit ist der wesentliche Eckpfeiler
der Demokratie, die sich grundsätzlich
Mehrheiten zu beugen hat).

Im Herbst '81 begannen die ersten Ar-
beiten mit der neuen Klärgrube, die „pri-
vilegierten“ Schränke wurden abgerissen
- auch hier jetzt das demokratische Gleich-
heitsprinzip, jeder hat eine Werkzeugkiste
unterm Schiff - und die Garderobe mußte
vorerst eingelagert werden (die Elemente
bilden die heutige Garderobenwand).

Wände wurde eingerissen, neue gezogen
und die alten WCs wichen zeitgemäßen
sanitären Waschräumen. Günter und Rein-
hard Hauer, damit ich es nicht vergesse,
verlegten im Verborgenen, sozusagen unter
Putz, die gesamte Elektroinstallation.

Die Heizung wurde eingebaut, Wände und
Boden wurden gefliest, und es mußte tape-
ziert und gestrichen werden. Dieter Schma-
le besorgte Holz für Fußbodenleisten und
Deckenbalken.

Den krönenden Abschluß bildet der ins
Auge fallende massive Mahagonitresen, den
Wolfgang Stahmer konstruiert und gebaut
hatte.

Die genannten Namen stehen hier natürlich
nur stellvertretend für all die fleißigen Hän-
de unter der Regie des damaligen
Köhlfleetausschusses: Paul Behrens, Hen-



ning Dau, Dieter Schmale, Lutz Siebert, Roland Peemöller, Peter von Wrangel und Obmann Werner Westphal aktiv zugepackt haben.

Da wir alle im Nebenberuf auch segeln wollten, und hin und wieder bedauerlicherweise die Freizeit auch mit Broterwerb unterbrechen müssen, dauerte es doch wieder.

Erst im Herbst 1982 konnten endlich die Restarbeiten abgeschlossen werden, so daß dann die von Erna Eckhoff genährten Gardinen angebracht werden konnten.

Nicht mehr wegzudenken ist auch das dekorative i-Tüpfelchen, der von Heinz Valet gestiftete maritime Kleinkram, mit dem er dem Ganzen eine individuelle Note

verliehen hat. Detlev Eckert steuerte z.B. einen Wandteller der Gorch Fock bei. Da alles in allem wie immer sehr sparsam und effektiv mit dem Geld umgegangen wurde, konnten von dem verbleibenden Rest die durablen Barhocker und eine Stereoanlage angeschafft werden.

Den Senioren, die sich traditionell wieder in der Adventszeit trafen, konnte das im neuen Glanz erstrahlte Vereinshaus präsentiert werden. Sie waren begeistert!

Daß sich derartige Gemeinschaftsprojekte bei unserer tendentiell doch immer eher etwas angespannten finanziellen Lage dazu neigen, sich in die Länge zu ziehen, hängt u. a. vielleicht auch mit unserer Ansprüchlichkeit zusammen, mit der wir unsere Schiffe pflegen.

1984 - Die schöne neue Wirtschaft am Köhlfleet.

Carsten Vehrs hatte sein Studium beendet. Er wollte nun zur See fahren. Seine Beate und er räumten daher nach drei Jahren lobens- und dankenswerter ESV-Gastronomie und freundlicher Obhut des Vereinsgeländes die Mansardenwohnung im Vereinshaus.

Neuer Herr über Haus, Hof und Hund wurden Dieter und Christel Helms, die mit ihren Söhnen Dietmar und Jan-Peter dort einzogen. Bis 2001 standen Christel und Dieter, die Söhne sind natürlich längst außer Haus, als Symbol für allzeit bereite gemütliche Gastlichkeit und Hilfsbereitschaft. Christel war es gelungen, der bastelnden Bande im Winterhalbjahr regelmäßig ein schmackhaftes und abwechslungsreiches



Essen zu servieren. Den Abschluss des kulinarischen Winterlagers bildete stets das vielseitige mehrgängige Menü als Krönung am Ostersonntag, das sie komplett auf ihrem normalen Herd bereitete und bis zum Servieren heiß hielt! Unsere Köhlfleetflüchtigen Ostseesegler kamen kaum in den Genuss dieser Gaumenfreuden. Und ein Genuss war es immer wieder, das bestätigen alle, die jemals dabei waren! Der Köhlfleet wurde zur seglerischen Kinderstube der beiden Söhne. Jan- Peter trainierte sogar im Winter mit dem Laser auf dem Köhlfleet und legte den Grundstein für seine seglerischen Erfolge.

Erinnern wir uns an dieser Stelle auch an Dieter, der ohne Unterlass über das Gelände wuselte. Hier machte, dort richtete, mit Rat, Tat und Werkzeug stets aushalf, Winde und Zugmaschinen bediente und auf diese Art und Weise nahezu jedem schon einmal zur Hand gegangen ist.

Nicht unerwähnt bleiben darf in diesem Zusammenhang die fürsorgliche Pflege unserer Vereinshunde Moppel, Marlow und Aska, die u. a. als lebende Versicherung dafür gesorgt haben, daß wir keine ungebetenen Besucher hatten. Als das beim SCOe einmal der Fall war, legte Marlow dem nächtlichen Gast pflichtbewusst die Vorderpfoten auf die Schultern, und Dieter konnte in aller Ruhe die freundlichen Helfer der Polizei informieren. Der Gast soll sich derart „gefremt“ haben, daß sich seine Hosen verfärbten!

Im Sommer 2001 haben Dieter und Christel eine schöne Wohnung in Jork gefunden und ihren Vertrag zum Oktober gekündigt. Dort haben sie dann auch die Ruhe gefunden, die sie als Vereinshauspächter in 17 Jahren manchmal auch schmerzlich vermissen. Wir jedenfalls erinnern uns gerne an Faschings- und Silvesterfeiern, An- und Abssegelpartys, Seniorentreffen, Katerbummel,



Im Jahre 2006



das 75 jährige Jubiläum, Vorstandssitzungen und Monatsversammlungen, die ohne ihre tatkräftige Initiative und praktische Unterstützung so nicht möglich gewesen wären, wie wir sie erlebt haben.

2001 bis heute

am 01. Dezember 2001 begann zumindest theoretisch und noch vollkommen unge-

mung vorgelegt werden. Glücklicherweise waren unsere Kassen gut gefüllt, und der Zuschuss des Sportbundes fiel auch recht großzügig aus, so dass wir ohne Umlage das Dach und die Wohnung sanieren konnten. Ebenso spendete Günter Hauer mit der Bemerkung, das Ersparte könne doch der Jugendabteilung zu Gute kommen, alle Elektromaterialien, denn alles musste neu verkabelt werden. Der Vorstand möge die



ahnt- die „königliche“ Ära am Köhlfleet. Eine offizielle Flaggenübergabe besiegelte den künftigen Pachtvertrag. Erst aber musste die Wohnung grundsaniert werden, weil sich unbemerkt in den letzten Jahren der Hausbock im Dachstuhl ausgebreitet hatte. Unverzüglich wurde wieder ein Sanierungsausschuss um Henning Dau gegründet, der die Sanierung plante und durchführte. Erschwerend kam der Modus bei der Vergabe von Verbandsmitteln zum Tragen. Wir durften erst sanieren, wenn wir die Zuschuss- und Darlehenszusage des Hamburger Sportbundes in Händen hielten. Parallel dazu musste unser Vorhaben auf der Jahreshauptversammlung den Mitgliedern zur Kenntnis und zur Abstim-

Spende bitte diskret behandeln und nicht an die große Glocke hängen. Aber an dieser Stelle darf diese und auch frühere „Hauerschen“ Sachspenden im Rückblick endlich mal erwähnt werden. Zum Gelingen trugen natürlich auch wieder Hunderte von freiwillig geleisteten Gemeinschaftsdienststunden bei, weil alle Vereinskameraden und -kameradinnen mit anpackten.

Im Februar 2002 gelang es Horst Zeise ohne großartige Kochkenntnisse, aber mit der heimlichen Unterstützung seiner Antje, die 36 köpfige erweiterte Vorstandssitzung mit Grünkohl zu verwöhnen. In der entkernten „Wohnung“ stand ihm nur ein provisorisch angeschlossener Herd zur Verfügung! Ansonsten befand sich die Woh-



nung noch im Rohbau und dass sich Horst bereits in seine Antje frisch verliebt hatte, wussten nur wenige Eingeweihte. Im Mai war es dann endlich so weit, Horst konnte in die Wohnung einziehen. Erste kulinarische Neuerung war die Anschaffung eines Wurstkochers und „ne Dünne“ oder „ne Dicke“, wahlweise Wiener oder Krakauer stillen seitdem den Hunger im Winterlager.

Henning „Seelmann- Eggebrecht“ Dau gekrönt. Auch unser Gelände wurde von Jahr zu schöner. Antjes grüner Daumen sorgte für einen wunderschönen Schlossgarten um das Vereinshaus herum.

So vergingen zur Freude aller Vereinsmitglieder die letzten 10 Jahre des „königlichen“ Anwesens am Köhlfleet mit Ansegel-festen, Hochzeits- oder Geburtstagsfeiern,



Zwischenzeitlich war auch Antje in die Wohnung eingezogen und die Verköstigung der Segelkameraden an den Wochenenden mit einem richtigen Mittagessen begann im Winter 2005/2006. Anfangs noch in der Wohnung zubereitet, wechselte die Versorgung ins SCOe Clubhaus, weil dort eine richtige Vereinshausküche zur Verfügung steht.

Am 14.10.2006 begann mit einem Artikel im Hamburger Abendblatt die Ära des „Königs vom Köhlfleet“. Im Juli 2007 heiratete unser König seine Prinzessin Antje und wir hatten jetzt ein richtiges Herrscherpaar. Beim Katerbummel am 01. Januar 2008 wurde Antje offiziell vom Infominister

Weihnachtmatchraces, Katerbummel, Monatsversammlungen und anderer Aktivitäten.

Im Laufe diesen Jahres gönnten wir dem Vereinshaus einen neuen Anstrich, damit es im Jubiläumsjahr in neuem Glanz erstrahlt. Einzig die Fensterbänke könnten noch ein wenig Pflege vertragen und der erste Vorsitzende träumt noch immer von einer weinumrankten Pergola für die gemütlichen Stunden im frühlommerlichen Winterlager. Ende Oktober wollen wir den 60ten Geburtstag unseres Vereinshauses im gebührenden Rahmen feiern.

Heinz Valet, Axel Sylvester



Einladung zum Absegeln



Das Absegeln der ESV findet in diesem Jahr am 17./18. September statt und es soll in den Ruthenstrom gehen.

Samstag 09:45 Uhr:

Treffen an Schlengel M mit Umtrunk

10:30 Uhr:

Abreise Richtung elbab, je nach Wetter kleine Regatta

14:30 Uhr:

Einlaufen in den Ruthenstrom; beim WSDE (Schlengel rechte Seite vor dem Deich) hat der Hafenmeister Herr Arndt Plätze für uns reserviert. Schiffe bis 2 m Tiefgang können problemlos hier liegen.

18:00 Uhr

Gemütliches Beisammensein im Clubhaus des WSDE mit Braten vom Schlachter des Vertrauens. Salate dürfen gern mitgebracht werden. Ebenso bringt bitte jeder Geschirr, Besteck und Getränke mit.

Sonntag 11:00 Uhr:

je nach Wetterlage Spaziergang oder Fahrradtour mit den Gästefahrrädern über Deich; z.B. nach Drochtersen oder über Krautsand.

Sonntag ab 16:00 Uhr

Aufbruch Richtung Wedel

Der Festausschuss freut sich auf zahlreiches Erscheinen.

Bitte meldet Euch mit Schiffsgröße im Vereinshaus oder bei Kathi an, damit der Hafenmeister entsprechende Plätze reservieren kann! kdiebitz@web.de oder Tel. 01520-6974802)

Samstag: HW Wedel 7:39/NW Glückstadt

13:23 Uhr/HW Glückstadt 18:50Uhr

Sonntag NW Glückstadt 13:51 Uhr / HW Wedel 20:17 Uhr

Hafenmeister:

Bernd Arndt Tel. 0151-18760181

www.wsde.de



Kurs *liegt an ...* von Ludwig Dinklage

Hein Garbers Reise über den Atlantik 1938 - Teil 2

Ein weiterer Trost war es, daß der Regen den Seegang niedrig hielt, sonst hätte ich auch wohl diese Höhe nicht mehr laufen können.

Ich hatte gerade die Absicht, auf Gott und die Welt zu schimpfen, da klarte es wieder auf. Die ganze Geschichte hatte nicht länger gedauert als der Sturm im Stadttheater, wenn der „Fliegende Holländer“ gespielt wird. Schwarze Himmel im Rücken interessieren mich nicht. Ich setzte alle Lappen und konnte schön Noord- Hinder-Feuerschiff anliegen. Das einzige Leiden dabei war, daß es nach dem Gewitter sehr kalt geworden war. Um 1 Uhr nachts hatte ich das Feuerschiff Noord- Hinder querab. Trotz des guten Fortgangs sah es danach aus, als ob es ein ganz gemütlicher Abend zu werden versprach. Das Barometer fiel und fiel, und damit verschlechterte sich das Wetter zusehends. Um 3 Uhr musste ich bereits den Klüver wegnehmen. Bei dem Arbeiten auf dem Vorschiff wurde ich restlos durchweicht. Und was der überkommende Gischt verschonte, das durchnäßte ein feiner, aber durchdringender Sprühregen. Es war wirklich nicht schön, an der Pinne zu sitzen. Ich konnte auch nicht lange in die Kajüte gehen, um mich aufzuwärmen, denn der Verkehr hier unter der holländischen Küste war sehr rege, und fortwährend kreuzten Dampfer meinen Kurs. Ich hatte mir vorher glücklicherweise noch einen starken Kaffee gebraut, so einen richtigen Mittelwächter. Die Kanne in eine Wolle geschlagen und dann in die Koje gepackt, hielt sich der Kaffee schön warm. Dieser und ein deftiges Butterbrot

mit Speck waren die besten Magentröster. Um 12 Uhr mittags hatte ich endlich Ost-Goodwin- Feuerschiff geschafft, da kenterte der Strom, und langsam, aber sicher trieb „Windspiel“ wieder über den Achtersteven zurück, und drei Stunden später konnte ich mir das Sandettie- Feuerschiff vor der belgischen Küste ganz genau ansehen. So etwas kann einen Segler maßlos erbittern. Aber er kann nichts dagegen unternehmen. Der liebe Gott hat es jedoch so eingerichtet, daß die Flut nicht bis in die Puppen läuft, und einmal muß schon Ebbe kommen. Diese Tide brachte mich wieder voran, und um 18.20 Uhr lief „Windspiel“ in den Hafen von Dover ein. Damit konnte ich unter die Nordsee einen Strich machen. Ich habe einen sehr dicken Strich gemacht. Da in Dover das Dock, worin man sehr schul liegt, nur bei Hochwasser geöffnet wird, mußte ich im Außenhafen vor Anker gehen. Dort lag ich nicht schön. Der Wind nahm immer mehr zu. Er stand genau in dieses Loch hinein. Aber es blieb mir nichts übrig, ich mußte hier liegenbleiben. Das Lotsenboot hatte mir ja erzählt, daß ich hier wunderschön läge und nichts passieren könnte. Ich verstaute alles seefest in meiner Kajüte und wollte ein paar Stunden an der Matratze horchen. Ich war doch durch die Anstrengungen der letzten Tage rechtschaffen müde geworden. Trotz aller Schunkelei schlief ich am Sonntagmorgen bis 11 Uhr durch. Dann weckte mich der Zoll. Es waren nette Kerle, die englischen Zöllner, die mir nicht die allergeringsten Schwierigkeiten bereiteten. Mit allen guten Wünschen motorten sie wieder ab.



Ich ging indessen daran, mein Essen zu bereiten. Es wurde ein schönes Sonntagsessen: Schweinefleisch mit Blumenkohl und Kartoffeln. Nachmittags legte ich mich wieder aufs Ohr. Ab und zu sah ich auch mal an Deck nach dem Wetter. Der steife und böige Südwest brachte eine Regenflage nach der andern mit, die mich schnell wieder in die mollige Kajüte jagte. Ich konnte auch nicht an Land gehen, denn unter diesen Umständen durfte ich mein Schiff nicht verlassen.

Abends kam das Lotsenboot noch einmal zu mir heraus und schleppte mein Schiff noch etwa zweihundert Meter näher an den Prince of Wales Pier heran, denn der Wind frischte noch mehr auf. Als ich wieder vor Anker ging, lief „Windspiel“ über die Kette weg. Dabei muß sich die Kette um einen Flunk geschlungen haben. Anders kann ich mir das Geschehnis dieser Nacht nicht erklären.

Nach dem Abendbrot legte ich mich auf die Koje im vollen Zeug. Die Kajütenlampe hatte ich niedrig geschraubt. Es war ausgeschossen, zu lesen, so dümpelte das Schiff. Ich döste vor mich hin und blickte hin und wieder zum Niedergang hinaus, um festzustellen, ob sich die Peilung nicht verändert hatte. Gegen meinen Willen bin ich dann aber doch eingeschlafen.

Mitten in der Nacht wurde ich durch ein furchtbares Getöse aufgeschreckt. Das Schiff rollte so unregelmäßig, dass ich Mühe hatte, aufzustehen und zum Niedergang zu kommen. Als ich die Kappe aufschob, sah ich zu meinem größten Entsetzen, daß meine „Windspiel“ nur noch etwa vier Schiffslängen ab von der Kaimauer in einer hohen Brandung lag. Mit jeder See wurde sie ein bis zwei Meter weiter gegen die Ostmole getrieben. Das konnte

ja sehr heiter werden. Schleunigst sprang ich wieder nach unten, um meine Notsignale zu holen. Die ersten beiden Raketen, die ich ansteckte, brannten gut ab. Als ich dann die dritte aus der Kajüte holte und sie hier schon ansteckte, stolperte ich über die Niedergangstreppe und kam dadurch zu spät an Deck. Die Rakete entzündete sich schon in meiner Hand und verbrannte mir das ganze Fell. Zuerst merkte ich noch nichts davon. Die Nerven waren viel zu sehr angespannt. Ich blickte angestrengt aus, ob nicht bald ein Motorboot kam. Lange durfte dieser Tanz nicht mehr anhalten. Immer näher trieb ich an die Ostmole heran. Ein einziger von diesen Jonnys, die da angerollt kamen, hätte schon genügt, meine „Windspiel“ zu Grus und Mus zu zerschmettern. Zudem war die Mole auch so hoch, daß ich allein gar nicht daran hochgekommen wäre. Da sah ich glücklicherweise schon eins von den Lotsenbooten ankommen. Nach ein paar Manövern war mit einer anderthalbzölligen Grasleine eine Verbindung zwischen uns hergestellt. Doch die Leine hielt nicht. Sie brach schon beim ersten Anrucken. Eine zweite Leine mußte herübergemannet werden. Diese hielt. Ich stand dabei auf der Back, und fortwährend wehte der Gischt über mich hin. Als das Salzwasser meine verbrannte Hand traf, fing sie mörderlich an zu schmerzen. Ich konnte nichts mit ihr anfangen, und so war es mir unmöglich, den Anker einzuheiven. Darum schleppte mich das Lotsenboot mit über Grund schleifendem Anker in den Dockhafen hinein. Bei der Einfahrt ins Dock hakte der Anker hinter einem Kabel. Ich mußte ihn schlippen. Kaum hatte ich mein Boot an dem Pier fest, als auch schon zwei Polizisten an Bord kamen, mich kurzerhand in einen Kraftwagen setzten und in



ein Krankenhaus brachten. Dort wurde ich von einer Schwester verbunden. Um 3 Uhr nachts war ich wieder an Bord. An Schlaf war jedoch nicht mehr zu denken. Die Schmerzen waren zu groß. Im höchsten Grade unzufrieden mit mir

in der Morgenzeitung schon von meinem Mißgeschick gelesen. Nun lud er mich zum Essen ein. Ich nahm seine Einladung dankend an, konnte ich mir doch mit meiner schlimmen Flosse selbst kein Essen bereiten.



"Windspiel 3"

selber, saß ich am nächsten Morgen in der Sitzkuhle. Ich kam mir vor wie ein Wrack. Mit meinem lahmen Flunk konnte ich weder ein Butterbrot schmieren noch sonst irgendwelche Arbeiten verrichten. Da hörte ich plötzlich über mir auf dem Pier ein „Morning, Captain!“ Ich antwortete mit einem „Good morning, Sir!“ Ein Mann kam zu mir heruntergeklettert, der vorgab, ein Amerikaner zu sein. Er hatte

Nur eins bereitete mir Kummer. Das war das Herumfeilschen mit dem Besitzer des Lotsenbootes. Dieser behauptete, er hätte mich aus Seenot gerettet und verlangte dafür zehn Pfund. Zehn Pfund! Ein solches Vermögen habe ich nie besessen. Mein ganzes Bargeld waren vier Dollar. Ich setzte ihm das mühsam auseinander. Aber nein, er bestand auf seinen zehn Pfund. Täglich lauerte er mir am Schiff auf und drohte, es mit der Kette zu belegen. Da gab ich ihm endlich mein gutes Zeißglas, ein Patentlog und einen Photoapparat. Gott sei Dank, jetzt war der Mann zufrieden! Er verschonte mich mit seinen Besuchen. Nun fehlte mir noch der Anker. Aber auch mit diesem sollte ich noch meinen

gut Teil Ärger haben. Die Hafengesellschaft hatte durch einen Taucher feststellen lassen, ob das Kabel irgendwelche Schäden davongetragen hatte. Glücklicherweise war das nicht der Fall. Der Taucher hob auch einen Schatz, wenigstens für mich einen großen Schatz: meinen Anker mit der Kette. Man brachte mir beides ans Schiff, und zwar zusammen mit einer Rechnung über



weitere zehn Pfund. Da saß ich nun und wußte nicht mehr aus noch ein. Ich hatte kein Prismenglas mehr, kein Patentlog und keinen Photoapparat, den ich in Zahlung geben konnte. Meine ganze Amerikareise sah ich schon davonschwimmen, sah mein Schiff unterm Hammer und mich selbst per Schub wieder nach Deutschland zurück expediert werden. Da sprang mein Freund, der Amerikaner, ein. Er verhandelte mit der Hafenbehörde, setzte ihr in wohlgesetzten Worten meine Lage auseinander, viel besser als ich es mit meinem kümmerlichen Englisch konnte, und alles ging in Ordnung. Der Hafenbeamte sagte „All right“ und drückte mir lächelnd die heile Flosse. Jeden Tag pilgerte ich ins Krankenhaus, wo meine Freundin, die Krankenschwester, meine Hand frisch verband und nach dem Rechten sah. Vierzehnmal war ich schon dort gewesen, da sagte sie mir, daß ich wohl noch drei- oder viermal zu kommen brauchte, und dann wäre alles wieder in Ordnung. Das war an einem Sonntag, am 12. Juni. Drei- oder viermal noch wiederkommen! Wie das Karbolfräulein sich das wohl dachte, wo draußen so ein feiner Ost stand? Ich ging, als ich mir die herrliche Brise einen Augenblick hatte um die Ohren wehen lassen, zu meinem amerikanischen Freunde und setzte ihn davon in Kenntnis daß ich heute abend auszulaufen gedächte. Er fand das auch in Ordnung, versprach mir, die Schwester zu benachrichtigen, und entließ mich mit den besten Wünschen. Kurz vorm Auslaufen kam er noch einmal zu mir an Bord und übergab mir einen Brief. Ich mußte ihm versprechen, diesen nicht eher zu öffnen, als bis Dungenes Nordnordwest peilte. Mit Hochwasser um 23 Uhr wurden die Schleusentore geöffnet. Ich konnte aus-

laufen. An der Hafeneinfahrt standen der Amerikaner und ein paar Hafenbeamte und wünschten mir eine gute Reise. Ich segelte jetzt gleichsam mit versiegelter Order. Die Nacht war recht kalt. Da ich aber genügend auf Vorrat geschlafen hatte, verspürte ich nicht die geringste Müdigkeit. Der frische Ostwind brachte mich rasch vorwärts. Um 5 Uhr morgens peilte Dungenes Nordnordwest. Jetzt durfte ich meine versiegelte Order öffnen. Ich muß sagen, daß mir das Herz doch etwas klopfte. Es war alles so geheimnisvoll. Schon manches Mal hatte ich in Büchern gelesen von Kriegsschiffen, die aus dem Hafen ausliefen, da und da ihre Order öffnen durften, und dann erst erfuhren, welchen geheimnisvollen Auftrag sie auszuführen hatten. Mir war jetzt, als ich den Brief in der Hand hielt, zumute, als sei ich solch ein Kriegsschiffskommandant. Mit Herzbubbern riß ich den Umschlag auf. „My dear friend“ und dann viele Grüße und Wünsche. Und eine Zehnschillingnote. Zehn Schilling - weiß jemand wieviel das ist, wenn man irgend wo in der Fremde segelt, weit weg von der Heimat, und man sonst keinen Pfennig auf der Naht hat? Zehn Schilling, das war ein Vermögen für mich. Die vier Dollar, meine ganzen Devisen, die hatte ich doch schon längst in Dover ausgegeben. Ich hielt mich dicht unter der englischen Küste. Um Mitternacht stand ich auf der Höhe von Littlehampton. Es stand ein leichter Hauch, der mich langsam weiter schob. Am blauen sternenklaren Himmel lachte der volle Mond. Sein Licht spiegelte sich im klaren Wasser. Ich kam mir vor wie ein KdF-Fahrer, so schön war es. Um 3 Uhr hatte ich das Feuerschiff Hou-Bank querab und stand am Morgen bei Nab-Feuern. Es wurde flau und dunstig. Stun-



denlang trieb ich an der gleichen Stelle und konnte durch den Dunst schwach die Umrisse der Insel Wight erkennen. Als Langfahrtsegler darf man nun einmal keine Eile haben. Erst um 14 Uhr kam etwas Wind durch. Anderthalb Stunden später hatte ich St. Catherines Point, die Südspitze der Insel Wight, zu fassen. Mehr und mehr frischte der Wind auf, und um 16 Uhr mußte ich schon ein paar Reffs eindrehen. Ich lief westlich der Insel Wight, an den Needles entlang und dann in die Christchurchbucht hinein, um mich hier unter Landschutz vor Anker zu legen. Der Wind hatte sich inzwischen auf Nordwest eingespielt, und so lag ich herrlich im schulen Wasser. Was war das doch für ein Unterschied gegen die Nächte in Dover!

Am Morgen des 14. Juni ging ich erst um 10 Uhr Anker auf. Die ersten zwei Stunden auf dem Südwestkurs nach St. Albans Head ging noch alles glatt. Ich konnte bequem anliegen. Nun aber kriegte ich den Wind genau wieder auf den Kopf. Er drehte dazu noch auf bis Stärke fünf, und da er gegen die Ebbe stand, warf er einen unangenehmen Seegang auf. Ich boxte mich hinüber zum Bill of Portland. Es war eine wüste Schinderei. Ich gab es bald auf und lief unter Schutz in den Hafen von Weymouth hinein. Hier legte ich mich vor Anker. Ich war viel zu müde, um mir lange Essen zu kochen und Kaffee warm zu machen. Ziemlich ermattet fiel ich in die Kojе. Der Mittwochmorgen war flau. Erst gegen 12 Uhr kam ein leichter Südwest durch. Hoch am Wind lief ich auf Backbordbug das Stück zum Bill of Portland zurück, den ich um 14 Uhr wieder zu fassen hatte. Hier an der Nordseite des Kanals konnte ich mich nicht lange unter Deck aufhalten, der Verkehr war zu rege. Ich mußte deshalb

auch immer sehen, daß ich nachts irgendwo vor Anker lag. Ich bog daher nach dem Runden des Bill of Portland wieder nach Nordwesten ab und segelte an der Küste entlang. Den ganzen Tag über war es schön sonnig und dazu ein leichter Nordwest. Ich mußte zwar manchen Schlag kreuzen, doch blieb mir noch genügend Zeit zum Kochen und auch zu einem Nickerchen in der Sitzkuhle. Um Mitternacht lief ich in den kleinen Hafen Lyme Regis am Fuße der Dorsethügel hinein.

Da der nächste Tag im Zeichen der Flaute stand, hatte ich mich mit meinen täglichen Bordarbeiten nicht sonderlich beeilt. Gemächlich segelte ich weiter die Lymebucht aus. So erreichte ich um Mitternacht Start Point. Hier hatte die Flaute treiberei ein Ende. Eine muntere Brise aus Osten mit einem Stich Süden dabei kam durch. Um 3.30 Uhr trat bereits der alte Leuchtturm auf dem Eddystone aus dem Dunst heraus. Eine Stunde später war der brave Ost aber wieder vollkommen von der Bildfläche verschwunden. Jedenfalls hatte ich den Eddystone zu fassen und ließ mich nun gemächlich mit der Ebbe weitertreiben. Nachmittags bekam ich die hohe Cornwellküste in Sicht, und 21.15 Uhr machte ich das Schiff im Hafen von Falmouth fest. Am nächsten Morgen wurde mir eine Einladung des Cornwall Yacht-Club an Bord gebracht. Der halbe Tag ging mit Bordbesuchen hin. Alle wollten sie mein Schiff sehen, jeder fand gute Worte für mich und wünschte mir alles Gute. Die frohe Laune, die ich in Dover fast verloren hatte, war mit einem Male wieder da.

Ich machte mich gerade landfein, als der Hafenermeister kam und mir einen Brief überreichte, einen Brief von meinem amerikanischen Freund aus Dover. Er schickte



mir noch einmal zehn Schilling. Nun konnte ich doch allerhand Kleinigkeiten, die an Bord knapp wurden, wieder auffüllen. Es war eine große Hilfe für mich.

Ich ging in den Cornwall Yacht-Club und lernte dort sehr nette Leute kennen. Auch hier hatte man eine große Achtung den Deutschen, und viele Namen von Seglern, die wir in Deutschland schätzen, hatten auch hier einen guten Klang.

Ein paar schöne Tage habe ich in Falmouth verlebt, doch endlich hieß es wieder scheiden. Am Mittwoch, dem 22. Juni ging ich um 15 Uhr nachmittags in See. Bei einem leichten West dünte die See ganz gleichmäßig. Jetzt lag vor mir der weite Atlantik. Wochen würde es dauern, ehe ich das nächste Land erreichte. Es überkam mich doch ein ganz eigenartiges Gefühl bei dem Gedanken daran. Um 19 Uhr - ich lag ungefähr auf der Höhe von Coverack - wurde der Himmel grau und der Wind wuchs.

Es wurde Zeit, den Klüver wegzunehmen. Eine halbe Stunde später hatte ich schon vier Reffs im Großsegel, so frisch war es inzwischen geworden. Ein feiner Sprühregen behinderte sehr die Sicht und machte den Aufenthalt draußen recht ungemütlich. Um Mitternacht machte der Atlantik eine ganz anständige Musik. Mein Schiff stand Kopf. Vom Land sah ich nichts mehr, nur der helle Schein des Feuers von Kap Lizard kreiste über mir. Dieser Leuchtturm gab mir doch einigen Trost: man fühlte sich nicht so allein ...

Es wurde bald wieder flau. Am Morgen stand nur noch ein leiser Zug, bei dem ich eben Fahrt im Schiff behielt. So hielt es den ganzen Tag über an.

Auch der 24. Juni brachte noch nicht den erhsehnten Wind. Der Atlantik schien wirklich ein Ententeich zu sein. Erst abends

nach Sonnenuntergang kam im Westen eine Wolkenbank hoch, die schnell näher zog. Sie brachte Wind mit. Nachts mußte ich drei Ringe wegdrehen und machte immer noch eine blendende Fahrt. Das ging den ganzen Sonnabend über so. Erst in der Frühe des Sonntagmorgens wurde es wieder flau. Die Wolken waren weggeweht und der Himmel strahlend blau. Langsam trieb ich wieder dahin. Als ich meine Arbeiten gemacht hatte, mein Mittagessen fertig war, konnte ich mich in der Sitzkuhle aalen. Es war so das richtige Wetter, ein Sonnenbad zu nehmen. Ein paar mal schlug ich mit der Pütz Wasser auf und duschte mich ab. Wie war die Welt doch wieder schön! Nur etwas mehr Fortgang hätte ich haben mögen.

Der Wind lief nach Südwest. Das war nicht nach meiner Mütze, denn Südwest war mein Kurs. Die Sonne sah abends gar nicht mehr so gut aus. Sie ging ganz wässrig unter, und der Mond hatte einen Hof. Das bedeutete nichts Gutes. Um Mitternacht versteckte er sich sogar hinter aufkommenden Wolken. Der Wind war wieder frischer geworden. Um 1 Uhr mußte ich vier Reffs eindrehen und gegen Sonnenaufgang noch zwei mehr. Das Segeln war herrlich gewesen in dieser Nacht, aber auch schaurig. Ich war ganz allein. Nicht einen einzigen Dampfer hatte ich gesichtet. Das traute Feuer von Lizard Head war schon längst unter der Kimm versunken.

Um 6 Uhr morgen heulten Regenflaggen über das Wasser. Sie waren von solchen Böen begleitet, daß ich die Baumfock bergen mußte. Vom Großsegel hatte ich jetzt schon acht Ringe weggedreht, und es war beinahe noch zu viel. Die Regenflaggen wurden aber immer sanfter, und bald lag das Schiff unter dieser Besegelung wunderbar ruhig, so daß ich getrost zur Koje gehen



konnte. Todmüde, das Zeug vollkommen durchnäßt fiel ich in meine Flohkruste. Lange Zeit zum Schlafen fand ich nicht. Schon nach zwei Stunden wachte ich wieder auf durch ein furchtbares Rütteln im Takelwerk. Es war fast so, als ob ein Riese einen Apfelbaum schüttelte, damit die Äp-

fel herunterfallen sollten. Noch den Schlaf in den Augen, warf ich einen Blick durch die Kajütskappe. Da draußen sah das finster aus. Die See schien Karneval zu feiern. Sie war eine einzige, weißbrodelnde Masse. Gerade kam eine Regenbö angefegt und jagte über mein armes Schiff hinweg. Ich

Datum	Mittagspunkt	Wetter	Etmal	Bemerkungen
1938				
15. 5.	Glückstadt	SO 1—4 p. m. NW 4—5 klar	24 sm	Um 7 h im Koehlfleth losgeworfen 19 h Cuxhaven fest
16. 5.	Cuxhaven		32 sm	Im Hafen gelegen
17. 5.	Cuxhaven	NW 3 — N 4—6 stark bewölkt	36 sm	22.10 h Helgoland fest, 16 h in Cuxhaven losgeworfen
18. 5.	Helgoland			In Helgoland gelegen
19. 5.	3 sm SSW v.	W 6 bewölkt	37 sm	10 h Helgoland losgeworfen, 16.35 h Cuxhaven fest
20. 5.	Cuxhaven			Im Hafen gelegen
21. 5.	Cuxhaven			Im Hafen gelegen
22. 5.	Cuxhaven	ONO 5—6 bedeckt	30 sm	18 h aus Cuxhaven ausgelaufen
23. 5.	65 sm von Cuxhaven	O 5—2	100 sm	16.50 h Borkum-FS. querab
24. 5.	NWlich Eierland	Wlich 6—8—5	83 sm	
25. 5.	Ymuiden	WzN 4	10 sm	2.10 h fest im Hafen von Ymuiden
26. 5.	Ymuiden	SO 2—4	20 sm	20 h losgeworfen
27. 5.	Holländische Küste	SO 4—2, umlaufend bis W 3	76 sm	
28. 5.	Ost Goodwin	SW 4—6	68 sm	18.15 h fest im Außenhafen von Dover
29. 5.	Dover Innenhafen		— sm	Hand verletzt beim Abbrennen von Raketen. In ärztlicher Be- handlung
30. 5.	Dover Innenhafen		— sm	
31. 5.	Dover Innenhafen		— sm	
1. 6.	Dover Innenhafen		— sm	
2. 6.	Dover Innenhafen		— sm	
3. 6.	Dover Innenhafen		— sm	
4. 6.	Dover Innenhafen		— sm	
5. 6.	Dover Innenhafen		— sm	
6. 6.	Dover Innenhafen		— sm	
7. 6.	Dover Innenhafen		— sm	
8. 6.	Dover Innenhafen		— sm	
9. 6.	Dover Innenhafen		— sm	
10. 6.	Dover Innenhafen		— sm	
11. 6.	Dover Innenhafen		— sm	
12. 6.	Dover Innenhafen		— sm	
13. 6.	SO Beachy Head	NO 5—2	77 sm	0 h ab Dover
14. 6.	Peilung nach Nebel- Signal: Nab in NW, FS. NOzN	Flaute, p. m. SW 2—4	53 sm	21 h vor Anker in Christchurch Bucht
15. 6.	S von Durlston Pt.	NW 3—0 p. m. SW 4—3	32 sm	10 h Anker auf in Christchurch, 18.10 h vor Anker in Weymouth Hafen
16. 6.	SO Bill of Portland	S 1 p. m. Flaute	18 sm	10 h Anker auf in Weymouth Bucht
17. 6.	Lyme Bucht	W—NW 1	38 sm	
18. 6.	Plymouth Bucht	OzS 5—3 p. m. NW 1—4	57 sm	21.15 h fest in Falmouth Hafen
19. 6.	Falmouth Hafen		— sm	
20. 6.	Falmouth Hafen		— sm	
21. 6.	Falmouth Hafen		— sm	
22. 6.	Falmouth Hafen	W 3—5	16 sm	15 h ausgelaufen aus Falmouth
23. 6.	42 sm SW von Falmouth	W 6—0	60 sm	
24. 6.	Vor Kanal	Flaute, SW 1	36 sm	
25. 6.	Biscaya	W 5	86 sm	
26. 6.	Biscaya	W 5—3, Flaute p. m. WzS 2	42 sm	



konnte kaum eine Schiffslänge weit sehen, alles war in Gischt und Regen eingehüllt. Ich hatte das Schiff beigedreht. „Windspiel“ lag jetzt auf Backbordbug. Das Segel hielt es auf etwa fünf Strich am Wind. Es machte keine Fahrt voraus. An und für sich war an meiner Lage nichts auszusetzen, das Schiff lag so tadellos. Die einzige Gefahr war die, daß das Segel zerriß und das Schiff damit abfiel. Wenn man dann quer zur See lag, konnte leicht einiges rundumgehen. Rudolf Ude und andere Kleinsegler haben zwar einmal erklärt, daß auch bei quereinkommender schwerer See keine Gefahr für ein kleines Boot bestünde und sich dieses wie ein Korken immer wieder aufrichtete. Ich möchte aber doch lieber nicht den Wahrheitsbeweis dieser Behauptung antreten. Mir war das Beigedrehtliegen mit fünf Strich am Wind sympathischer. Mit der Taschenlampe leuchtete ich den Boden unter den Fußbrettern ab. Es beruhigte mich sehr zu wissen, daß das Schiff bei diesem wilden Arbeiten kein Wasser machte.

Um 13 Uhr wurde es friedlicher mit diesem Kälbertanz. Ich konnte ohne besondere Schwierigkeiten mein Essen zubereiten. Um 15 Uhr war es wieder so handig geworden, dass ich das volle Zeug fahren konnte. Nachts drehte der Wind auf Nordwest, hielt sich aber nicht lange, sondern drehte gegen Morgen zurück auf Südwest, also wieder vierkant in die Schnauze. Ein englischer Dampfer lief von achtern auf. Er gab mir seinen Schiffsort, der mit meiner Rechnung stimmte: 45 Grad 37 Minuten Nord und 9 Grad 10 Minuten West. Damit lag die Biskaya schon zur Hälfte hinter mir.

Es wollte mir nur nicht behagen, daß der Wind wieder auf Südwest herumgegangen war. Dieser hohe sich bestimmt nur neue Puste, um dann von frischem loszulegen.

Um 10 Uhr am andern Morgen war es dann auch schon wieder so weit. Ich mußte den Klüver bergen und alle Vorbereitungen treffen für einen neuen Tanz, der auch um 13 Uhr seinen Anfang nahm. Schon die ersten Böen fegten mit einer solchen Gewalt heran, daß sie das Wasser aufpeitschten und es über mein Schiff kämmen ließen. Ich drehte wieder bei. Diesmal lag ich unter Trysegel. So hielt ich mich bis zum nächsten Morgen.

Am 29. Juni flaute morgens um 9 Uhr der Wind plötzlich ab. Was nachblieb, waren etwa zwei Windstärken. Die Schlitten vom Großsegel waren abgerissen, stellte ich fest. Mit dem Wiederannähen gingen zwei Stunden hin. Unter vollen Plünnen segelte ich dann weiter. Um Mittag waren auch die letzten Atemzüge des leisen Windhauchs erstorben. Meine „Windspiel“ lag in einer toten, hohlen Dünung. Die Segel schlugen lose hin und her. Um sie zu schonen, barg ich sie und machte sie fest. Jetzt ging der Tanz aber erst richtig los. Das Schiff hatte vollkommen seinen Halt verloren und schlingerte wie wild hin und her, und zwar so stark, daß das Deck zu beiden Seiten zu Wasser kam. Es blieb mir also nichts anderes übrig, als das Segel wieder zu setzen. Mit hart angeknallten Schoten ging es ganz leidlich. Das Schiff hatte wenigstens etwas Halt.

Ich muß hier bemerken, daß ich in der Atlantiksegelei keinerlei praktische Erfahrungen besaß und nur auf eine graue Theorie angewiesen war. Ich mußte mich darauf verlassen, was meine Vorgänger auf diesem Gebiet erlebt und berichtet hatten. Ich wäre ja sonst auch gar nicht auf den Gedanken gekommen, in dieser toten Dünung die Segel zu bergen. Also eine Erfahrung mehr. Nachmittags kam ein leichter Westwind



durch, der sinnig bis zum andern Mittag durchlullte. Da sah es aber doch so aus, als ob der Tanz noch ein drittes Mal wiederholt werden sollte. Der Wind frischte auf, und kurz nach den Bohnen mit Speck mußte ich die ersten Ringe wegdrehen bis ich um 20 Uhr wieder unter dicht gerefftem Großsegel beigedreht lag. Schon vor Sonnenuntergang hatte sich der Himmel verdunkelt und sah böse aus. Dann wurde es plötzlich schwarz und finster. Nur die weißen Schaumkronen leuchteten und brachen sich mit Getöse. Ich trimmte die Lampen und machte sie dann in den Wanten fest, da ich mich noch immer im Dampfertrack befand. Ich setzte mich in den Niedergang, von Zeit zu Zeit Ausschau haltend.

Glücklicherweise waren es alles nur kleine Sommerstürme die mir hier das Leben schwer zu machen versuchten. Während der Nacht wurde es auch flau er. Der Wind drehte auf Nordwest. Gegen 6 Uhr früh konnte ich schon wieder die Baumfock setzen, und unter dieser und dem gerefften Großsegel lief „Windspiel“ abermals ganz allein ihren Stremel ab.

So vergingen auch die nächsten Tage, und trotz der abwechselnden Stürme und Flaute machte ich immerhin noch Etmale von rund 90 Seemeilen. Eine unangenehme Überraschung brachte mir der 4. Juli. Ich hatte guten Wind, den ich mit sechs Reffs im Großsegel voll ausnutzte. Da brach mir das Fockfall. Ich mußte in den Mast, es half alles nichts. Der Fockfallblock saß 9 Meter über Deck, und da hinauf mußte ich. Am Klüverfall arbeitete ich mich hoch. Ich war schon etwa acht Meter hoch, da setzte mein Schiff besonders tief ein. Mein Oberkörper wurde nach hinten geworfen. Dabei fiel meine Pelzmütze herunter. Mit der Linken griff ich nach der Mütze, aber die rechte

Hand hatte noch nicht die nötige Kraft wieder erlangt, mich zu halten. So rutschte ich etwa zwei Meter tief herunter. Eben und eben bekam ich noch das Mastliek zu fassen und fand daran wieder einen Halt. Ich ließ die Mütze sein und führte meine Arbeit zu Ende. Als ich endlich wieder an Deck stand zitterte und flog ich am ganzen Körper. Ich konnte nicht mehr, ich musste mich erst einmal hinlegen. Den Spleiß hatte ich erst nachmittags machen können. Am 5. Juli war die Witterung immer noch recht ungemütlich. Abends lag ich wieder beigedreht. Genau so ging es an den nächsten Tagen. Abends lag ich meistens beigedreht, während ich vormittags die Baumfock und manchmal auch den Klüver fahren konnte. Am Freitag, dem 8. Juli, machte ich die betrübliche Feststellung, daß mein Patentlog abgerissen war. Das war ein harter Schlag für mich, denn das Log war eine gute Hilfe für mich bei der Navigation. Ziemlich niedergeschlagen setzte ich mich einen Augenblick hin. Aber was half alles, futsch ist futsch, und hin ist hin.

Gleichsam als ob der Wettergott nur darauf gewartet hatte, mir endlich einmal ein Schnippchen schlagen zu können, wurde jetzt die Witterung zusehends besser. Am 9. Juli hatte ich den ganzen Tag einen stetigen Nordwest in Stärke vier. Dabei schaffte ich ein Etmal von 92 Seemeilen. Den Tag darauf, an einem Sonntag, rechnete ich eigentlich damit, die Azoren in Sicht zu bekommen. In aller Gemütsruhe machte ich mein Essen zurecht und verputzte es dann mit bestem Appetit. Es gab Corned Beef mit Gemüse und Kartoffeln und zum Nachtsch eingemachte Früchte. Nach meinem Mittagsbesteck war ich nur noch 40 Seemeilen von den Azoren ab.



Nach dem Segelhandbuch sollen die Azoren bei klarem Wetter 40 Meilen weit zu sehen sein. Und heute war es gut sichtbar. Am Nachmittag ging ich oft nach vorn und hielt Ausschau nach

dieser Inselgruppe. Um 17 Uhr entdeckte ich dann endlich ein graues Etwas, das sich verschwommen von dem dunstigen Hintergrund abhob. Ich maß die Höhe. Danach betrug mein Abstand nur noch 20 Seemeilen. Mein Mittagsbesteck war also richtig gewesen. Ich machte noch eine Dose mit Früchten auf.

Um 1 Uhr nachts hatte ich die Insel querab. Meine Navigation konnte also nicht so schlecht gewesen sein. Voller Freude darüber buk ich mir ein paar Pfannkuchen und verscheuchte damit alle Müdigkeitsgefühle. In den nächsten Stunden würde ich wenig Schlaf bekommen.



Ich hatte es mir so eingeteilt, daß ich nachts Wache ging und dabei auch alle Vorbereitungen für meine Mahlzeiten traf wie Kartoffelschälen, Geschirraufwaschen und dergleichen Dinge. Nach Sonnenaufgang schlief

ich zwei oder drei Stunden, um dann das Schiff aufzuklären, hier und da ein paar Erneuerungsarbeiten zu machen und den Schiffsort zu bestimmen. Nach dem Mittagessen legte ich mich wieder ein paar Stunden hin, bis es Zeit wurde, ans Abendbrot zu denken und die Lampen zu trimmen. Oft allerdings warf mir das Wetter meinen ganzen Wachplan über den Haufen, und ich mußte eben schlafen, wann sich die Gelegenheit dazu gerade bot

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

Fortsetzung folgt

Vorankündigung

Am Samstag, den 29. Oktober 2011 ab 18:00 Uhr wollen wir den sechzigsten Geburtstag unseres Vereinshauses in angemessenem Rahmen feiern. Alle Segelkameradinnen und Segelkameraden, Freunde der ESV und Angehörige sind

herzlich dazu eingeladen. Merkt euch den Termin schon einmal vor. Näheres spätestens auf der Oktoberversammlung. Antje hat sich schon bereit erklärt für die kulinarische Begleitung zu sorgen.



Dank und *ein seglerisches Rätsel*

Liebe ESVler(innen), ich möchte mich für die freundlichen Worte zu meinem 40. ESV-Jubiläum herzlich bedanken. Ein seglerisches Preisrätsel soll den Dank zum Ausdruck bringen. Zu gewinnen ist eine Flasche „Havanna Club 7 anos de edad“. Wenn mehrere Teilnehmer richtig erinnert und kombiniert haben, wird das Los entscheiden.

Die Preisfrage:

„Wo ist das abgebildete Foto geschossen worden?“

Das Foto entstand 1962. Die „R1-Troll“ - (R von Rettungsboot) – lief an einem Spätsommernachmittag von Laboe zu einem weiten Schlag in den Kleinen Belt aus. Wetter? Es gab frischen Wind aus SW und Wind brauchte die R1 reichlich. So wurde die Chance ergriffen, obwohl der Tag nur noch kurz war. Die Ausrüstung war karg, aber solide. Auf See waren Ösfass und Pütz, zwei lange, starke Riemen, zwei Feuerhandsturmleaternen, ein Übersegler Kieler Bucht und ein Übersegler Kleiner

Belt das Wichtigste und für die Manöver außer den Riemen eine lange Warp- und Treidelleine und ein Patentanker mit Kette. Die Fahrt wurde geschätzt; das ging gut, da mehr als 4,5 kn nicht zu machen waren. Das Schätzen von Kurs und Peilungen musste mangels Kompass sein, riss aber Irrtümern die Schotten weit auf. Mit reichlich Heckwelle ging es über den Stollergrund. Am Abendhimmel über der Eckernförder Bucht türmten sich schwarze Wolken und als wir nach gut 3 Std. dorthin kamen, wo heute Damp 2000 liegt und damals nichts war, verabschiedete sich der Tag und in einer Bö die Seekarte, die ins Cockpit musste, weil es in der Kajüte zu nass und zu dunkel war. Der Wind hatte rechtehend zugenommen und abzufallen und „die Weite des Meeres zu suchen“ trau-



R1- Troll



ten wir uns nicht, nachdem es stockfinster geworden war. So hoch ran an den West wie möglich liefen wir nun unter die Küste, um zu ankern oder die Schlei anzulaufen. Allerdings wussten wir nicht, wie das gegen den Wind zu machen sei. Da kamen einsam und in gutem Abstand voneinander „rot grün“ in Sicht. Einladend, aber unheimlich trotzdem, denn es war sonst nichts zu sehen. Ein großes Schiff? Keine Dampferlichter, zu dicht unter der Küste. Also die Riemen raus für mehr Höhe und auf „rot“ zugehalten. Dann in den Wind und gepullt wie noch nie – und drin waren wir. Aber wo? Kein Steg, keine Kneipe, Stille – vom Windgeheul einmal abgesehen. Beim weiteren Pullen erledigte sich das Fragen, denn wir saßen bald fest, brachten den Anker aus

und hatten eine ruhige Nacht. Am frischen Morgen mit West 6- 7 konnten wir um das Boot herumlaufen, kalftarnen, kitten und Klamotten trocknen (s. Foto). Mit Abflauen kam das Wasser wieder und wir liefen bei WNW 4 flott nach Lyö – aber tagsüber.

Anmerkungen:

Auflösungen bis zum 30. September 2011 an mich per Post

Werner Homann
Fischers Allee 64
22763 Hamburg

oder per Email an:

kerstin.k.homann@web.de

Werner Homann



12 mR "Anitra" bei den German Classics in Laboe



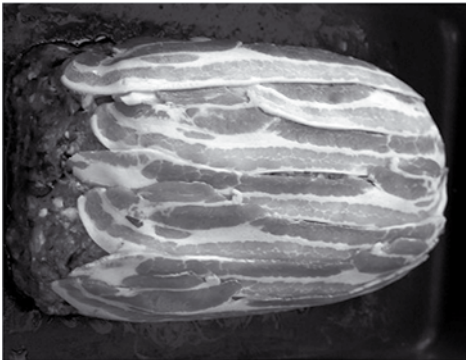
Hackbraten in Pfeffersoße

Zutaten für 4 Personen

- 500 g gem. Hackfleisch
- 150 g Leber
- 2 altbackene Brötchen
- 2 Zwiebeln
- 1 Knoblauchzehe
- 2 Eier
- 100 g dünne Scheiben Speck
- ¼ l Sahne
- 2 Teel. Speisestärke
- 1 EBl. Grüne Pfefferkörner
- Senf
- Salz
- Pfeffer
- Paprika
- Speisegewürze
- 1 Gläschen Weinbrand

Hackfleisch mit gewaschener, trockengeputzter, gehackter oder durchgedrehter Leber; eingeweichten und ausgedrückten Brötchen; abgepellten, gehackten Zwiebeln und der Knoblauchzehe vermischen. Eier hinzufügen. Mit Senf, Salz, Pfeffer und Paprika kräftig abschmecken. Fleischteig gut durchkneten.

Mit nassen Händen einen länglichen Braten formen.



Einen Bräter oder eine Bratpfanne mit Speckscheiben auslegen.

Den Braten auf die eine Hälfte der Speckscheiben setzen und den Braten mit der anderen Hälfte der Speckscheiben abdecken. In der vorgeheizten Backröhre bei mittlerer Hitze ca. 50 bis 60 Minuten braten.

10 Minuten vor Ende der Garzeit Sahne über den Braten gießen.

Speckscheiben aus dem Bräter nehmen, auf eine Fleischplatte mit dem Hackbraten anrichten und warm halten.

Bratensaft in einen kleinen Topf gießen.

Speisestärke mit etwas Wasser verquirlen und darunter rühren. Zerdrückte Pfefferkörner dazugeben. Pfeffersoße mit Senf, Salz, Speisewürze und Weinbrand abschmecken. Mit Kartoffeln oder Knödel und grünem Spargel servieren

Guten Appetit!



Regattameldungen

WINDSPIEL, Tjark Weiß- Opti GER 10842, Oortkaten Auftakt beim Segelclub Vierlanden 69ter von 70 Teilnehmern. 61ter von 78 Teilnehmern auf der Optimale und 76ter von 81 Teilnehmern in Opti B beim König&Cie. Pokal im Mühlenberger Loch

GER 53476, 420er, Johann Bookmeyer und Luca Wolgast beim Hamburger Jugendsegeltreffen/ Hamburger Landesjugendmeisterschaft. 3. Platz von 22 Teilnehmern
Finale der 420er-Klasse für die EM und JEM 2011 30ter von 40 Teilnehmern. 20ter von 53 Teilnehmern auf der Internationalen Deutschen Jugendmeisterschaft der 420er auf dem Steinhuder Meer

ROY Werner „Maler“ Schulz 7ter auf der Glückstadregatta in der Gruppe Yardstick > 105

COMPASROSE mit Ulli David, Ludger Eickmann, Axel und Christa Sylvester 2ter in der Gruppe 7KR u.ä. bei den German Classics in Laboe

EMILIE, X79, 3te auf der Double Handed Challenge der X 79 Klassenvereinigung im Mai 2011 Schleimünde - Höruphav mit Marcus Steffensen und Inga Wilkens

IXES, X79, 4te auf der MAIOR, Kieler Förde, mit Marc Dau und Gabi Tomczak.
6te beim Wetterwelt Cup in Strande, 7te bei der Double Handed Challenge mit Gabi Tomczak als Steuerfrau, 8te bei den German Open in Mönkeberg, Kieler Förde.
Marc belegt den 4. Platz auf der Rangliste der X79.

LOGOFF, Stic 47,5, 15te in der Gruppe LYS 85-88 auf der Schiffsregatta.

Sollten wir jemanden vergessen haben tut es uns leid. Mehr war beim Goo-geln leider nicht zu finden. Die Redaktion würde sich freuen, wenn Regattaergebnisse per Mail, SMS oder telefonisch mitgeteilt werden.



Start der Drachen und Schärenkreuzer bei den German Classics in Laboe



ESV- Slip- Plan - Oktober 2011

8.+9. Okt.	Halle 1	Halle 2	Außenlager
08.10. NW: 09:32 HW: 15:01	Helms, D. Schultz, L. Diebitz Sylvester Mandel Jonuscheit Kutter Fach Valet Krutein	Schulz, B. Geiger Albatros Gottschalk Waldau Hitzwebel Schuster Westphal Schlichting Schulze, P.	Bookmeyer Wagenbach Fischer, J. Lau Paradies Schlichting Pistorius
15.+16. Okt.	Halle 1	Halle 2	Außenlager
15.10. HW: 07:11 NW: 14:22 HW: 19:27	Holm Vehrs Kowitz, Jü. Wegner David Niemeyer Peemöller Steppeke	Metzing Schwirten Endreß Blankenhorn Zeiber Kiselis Flegel Voss Zugvogel	Steffensen Dau Hanson Voss, P. Lippeke Relax Nissen Schreiber/Fischer
22.+23. Okt.	Halle 1	Halle 2	Außenlager
22.10. NW: 06:44 HW: 12:17	Dau Herzog Helm Mentzel Zugmaschine	Asmussen v. Thaden Burmeister Kowitz, Jan Altweiss	Emma Varianta Sitz Betty Buchholz

Wegen umfangreicher Bewegung, wie Eignerwechsel, Schiffsverkauf, individueller Wünsche und neuen Hallenliegern musste der Belegungsplan entgegen gewohnter Platzvergabe modifiziert werden. Im Interesse der Gemeinschaft haltet euch bitte an die zugewiesenen Plätze und Endtermine in den Hallen und auf dem Gelände. Änderungen nach vorheriger (!) Nachfrage und nur mit Zustimmung des Köhlfleetobmannes, Stephan Diebitz oder den beiden Hallenwarten Werner Schwirten und Fritz Niemeyer. Eigenmächtiges Ändern ist unkameradschaftlich und wird nicht akzeptiert!



Schulzes Riggtipps

Hallo Ihr Lieben,

Sollte mal wieder eine Vereinszeitung in den Druck gehen, bitte ich um Beachtung des folgenden Textes.

EIN RIGG HÄLT NICHT EWIG

Beim Germanischen Lloyd hat vor einiger Zeit eine Sitzung mit Rigg-Herstellern und Yachtversicherern stattgefunden. Es wurde über Riggs im Allgemeinen bzw. über die Lebensdauer von stehendem Gut diskutiert.

Das stehende Gut der Takelage ist großen Belastungen ausgesetzt und unterliegt deswegen auch starken Ermüdungs- und Verschleißerscheinungen. Der regelmässige Check des Riggs durch einen Fachmann sollte deshalb selbstverständlich sein. Die Versicherer weisen deshalb darauf hin,

daß bei Feststellung einer „Überalterung“ des Riggs, im Falle eines Schadens, die Versicherungssumme gekürzt werden kann!

Deshalb sollten Eigner die kritischen Teile genau unter die Lupe nehmen. Es werden folgende Wartungsintervalle empfohlen:

1.) Jährliche optische Überprüfung
Vor dem Auftakeln des Mastes sollte das gesamte Rigg einer optischen Prüfung unterzogen werden. Die Wantenspanner sollten jedes Jahr neu gefettet, jedes beschädigte Want ausgewechselt werden. Nicht erst dann, wenn ein Kardeel gerissen ist. Das muss nicht unbedingt ein Rigger übernehmen.

2.) Gründliche Prüfung alle vier bis fünf Jahre.

Das Rigg wird von Bord genommen, Terminals soweit wie möglich demontiert. Jedes Fitting wird genau unter die Lupe genommen. Schadhafte Teile werden ausgewechselt. Mastbeschläge werden auf Risse,



Korrosionsschäden und Überbelastung geprüft und gegebenenfalls ausgewechselt. Vorstagen innerhalb von Rollreffs sind kritisch, weil nicht sichtbar. Dieses sollte ein Fachmann übernehmen.

3.) Grundüberholung alle acht bis zehn Jahre.

Mastbeschläge werden demontiert, das Rigg zerlegt und alle oben genannten Prüfungen durchgeführt. Zusätzlich wird der Mast unter den Beschlägen auf Korrosion und Schwächung geprüft. Alle verschlissenen Teile an Mast und Rigg werden ausgewechselt, besonders stark belastete Teile, wie zum Beispiel Vorstagen, werden grundsätzlich erneuert.

Dieses Ganze nur als Anregung .

Die Erneuerung des gesamten stehenden Gutes, inkl. Wantenspanner und Terminals kostet für ein 10 m Segelschiff ca. € 850.- je nach Ausstattung

*Peter Schulze
Pantaeinus*



Hennings Roaming Tipp

Immer wieder habe ich nach einer günstigen Möglichkeit gesucht, Daten im Segelurlaub auf mein Handy oder jetzt auch das Tablett-PC zu übertragen.

Nachdem ich für unsere Griechenlandreise im Mai einen günstigen Anbieter in Griechenland gefunden hatte, der Nomen est Omen „wind“ hieß (500 MB Daten für 5 Euro), machte ich mich im „Netz“ auf die Suche nach einem Anbieter in DK, denn da wollten wir auf unserer Sommertour Wetterberichte empfangen und mit der entfernten Heimat und Freunden Emails austauschen.

Dies sollte nicht nur in mit Wlan ausgestatteten Häfen möglich sein, sondern auch auf der weiten See.

Da gab es den Anbieter „3“.

In Sonderburg auf der Post gab es die Sim-Karte für 1 Woche Daten-Verkehr für 99 Kronen, 4 weitere Wochen kosteten 199 Kronen. Die nutzbare Datenmenge ist dabei unbegrenzt.

Also gekauft das Ding und ohne Probleme installiert.

Telefonieren musste ich allerdings weiterhin über meine deutsche Karte, aber durch die neuen Preise in der EU sind das überschaubare Kosten, die da entstehen, am besten man wird angerufen, das ist besonders preiswert.

Mit meinem kleinen 7 Zoll Tablett konnte ich jetzt nach belieben im WWW surfen, auf „hoher See“ Wetterberichte des DMI abrufen, täglich Zeitung lesen, Emails schreiben (auch diesen Artikel) und ohne Einschränkungen sogar über Live-Stream oder in den Mediatheken der TV-Programme Fernsehen. Da das Tablett (Viewsonic



Viewpad7) sogar über eine Hotspot Funktion verfügt, war es sogar möglich, mit meinem Bordcomputer über Wlan in das WWW zu gelangen.

Notwendige Hardware:

Android Handy oder Tablett ohne Simlock, muss über UMTS mit GSM verbunden werden können, Wlan reicht nicht.

Oder:

I-Pad oder I-Phone ohne Simlock.

PS: Für beide Systeme sind übrigens sogenannte Apps erhältlich, die einem für z.Zt. 50 Euro die Seekarten auf den Bildschirm zaubern und sofern das Gerät über einen GPS-Empfänger verfügt, als Navigationshilfe vortreffliche Dienste leisten.

*Henning Dan
am 11. August 2011
in Langör auf Samsö
über das WWW
mit Viewpad7.te*



2. Teil der Ausstellung

"Von einem der auszog, konstruktiv zu sein"

**aus dem Hamburger Abendblatt
vom 29.07.2011**

"Familiengeschichte: Beim Wahrschau-Kunsthospital auf dem Stückgutfrachter „MS Bleichen“ spürt Friederike Schulz ihrer Familie nach.

Mein Opa ist gereift, nicht gealtert. Er hat sich immer Dinge ausgedacht, hat konstruiert, gedacht, gelesen“, sagt die Künstlerin Friederike Schulz

MS „Bleichen“ In unserer Welt kann jedes Ding eine Bedeutung haben. Eine Treppe zum Beispiel. Die, die hinab in den Bauch des alten Stückgutfrachters MS „Bleichen“ führt, ist aus Holz und hat ein Geländer aus Metall. Recht schlicht also. Doch für Friederike Schulz ist es eine Familientreppe. Ihr Großvater, Kurt Schultz, hat die Statik geplant. Ihre Schwester, eine Architektin, berechnete die Höhen. Und Onkel und Cousin haben sie dann gebaut, die Treppe. Diese Geschichte ist wichtig zu wissen für jene, die ab heute die vierte Ausgabe des Kunstfestivals Wahrschau! im Museumshafen auf der Veddel besuchen. Denn die Schiffskathedrale, die sich da auf 300 Quadratmetern unter Deck eröffnet, kann erst dank dieser Treppe betreten werden.

„Ich habe den Frachtraum vor gut drei Jahren entdeckt, als ich von außen durch die Luke geschaut habe. Und ich dachte sofort: wow!“, sagt Friederike Schulz und hebt euphorisch ihre Arme, die in zwei Fleece-Pullis stecken. Ihre braunen Locken

hält sie mit einer Klammer am Hinterkopf zusammen. Aber ein paar Haare sind ausgebüxt. Das wirkt natürlich. Auch widerspenstig, lustig. Das passt. Denn die 38-Jährige geht Dinge energisch an, wenn sie ihr am Herzen liegen.

„Ich wollte diesen Ort unbedingt bespielen. Ich mag, dass alles so schön alt und rostig ist.“ Der Eigner, die Stiftung Hamburg Maritim, hatte jedoch kein Geld für die Umsetzung. Deshalb finanzierte Schulz die Treppe gemeinsam mit Partyveranstalter Andreas Schnorr kurzerhand selbst. Und in diesem Jahr trägt sie sogar eine doppelte Bedeutung. Stufe um Stufe führt diesmal hinab in ein sehr besonderes Reich der Erinnerung. Denn neben Theater, Lesungen, Kino und Liederabenden ist an den kommenden vier Wochenenden auch die Ausstellung „Von einem, der auszog, konstruktiv zu sein“ zu sehen. Gemeinsam mit den Künstlern Jörg Bookmeyer und Frank Müller spürt Schulz, die sich als Veranstalterin Freifrau von Schulz nennt, dem Wirken ihres Großvaters in Bild und Ton nach.

„Das ist ein Stück deutsche Geschichte“, sagt Schulz und schaut sehr direkt durch ihre Brille. Ein Blick, der nachdenklich wird, als sie durch die vergilbten Fotoalben blättert, die auf der hellen Wachstumstischdecke in der Messe liegen, dem Speiseraum der „Bleichen“. Das milchige Schutzpapier zwischen den Seiten knistert. Ein Bild zeigt ihren Großvater Anfang der 30er-Jahre an einem wuchtigen Gerät während seiner



Lehre zum Maschinenbauingenieur. Damals, in Neubrandenburg. Für ein anderes Schwarz-Weiß-Foto wurde er 1958 auf der Billerhuder Insel in Hamburg abgelichtet. Als er begann, sich ein eigenes Segelboot zu bauen. Auf einem Bild aus den 60er-Jahren wiederum steht Kurt Schulz auf einer Werft von Blohm + Voss, wo er in der Instandhaltungsabteilung arbeitete. Schlaglichter eines Lebens. Was bewegt ihn in diesen Momenten? Und welche Gedanken, Gefühle liegen davor, dazwischen?

„1952 wollte mein Opa aus der DDR flüch-



ten. Er war schon drüben. Doch seine Frau und die beiden Kinder wurden geschnappt. Da ist er zurückgegangen“, erzählt Schulz. Geheult habe sie, als sie seine Berichte aus dem Arbeitslager las. Erst nach seinem Tod 2009 entdeckte Schulz, dass der Vater ihrer Mutter detailliert Tagebuch geführt hatte. Mit bewegenden Sätzen: „Meinen Körper konnten sie brechen, meinen Geist nicht.“ 1954 machte sich Schulz erneut auf in den

Westen. Diesmal mit Erfolg. Über Berlin gelangte die Familie nach Rahlstedt und zog schließlich in ein winziges Haus in einer Kleingartenanlage in Rothenburgsort, wo der Großvater bis zum Schluss lebte. Und dann? Was bleibt nach so einem Schluss?

Kurz nach seinem Tod fotografierte Schulz die hinterbliebenen Zimmer. Die Reisetasche aus dem Krankenhaus stand noch da. Das alte Sofa auch. „Alles sah so friedlich aus.“ Nach und nach räumten die Verwandten das Haus aus, was die Enkelin ebenfalls mit der Kamera festhielt. „Mit dem Ver-

schwinden der Dinge verlässt die Seele den Raum“, sagt sie. „Das geht recht schnell.“ Was bleibt, ist der Staub auf den Dingen. Und die Erinnerung. An die Schiffermütze. An den Tee mit Milch und Honig, den der Großvater immer trank. An seine glatte Haut. „Ich glaube, das ist ein Sinnbild für seinen positiven Lebensmut“, sagt Schulz, „mein Opa ist gereift, nicht gealtert. Er hat sich immer Dinge ausgedacht, hat konstruiert, gedacht, gelesen. Das hat

mich sehr fasziniert.“

Diese schöpferische Kraft hat Schulz geerbt. Als Dekorationsmalerin gestaltete sie bereits das Innere im Schmidt-Theater, im Haus 73 und im Restaurant Krug auf St. Pauli. Eine subtile Kunst. „Ich frage mich immer: Was braucht ein Raum?“ Manchmal muss es eben eine Treppe sein. "



Zu guter *Letzt*

Aus den Mitteilungen des Deutschen Segler-Verbandes:

Keine Maut für Segler! Wasserstraßen erhalten!

Die Spitzengremien des Deutschen Segler-Verbandes, Präsidium und Seglerrat, haben sich im Frühjahr mit dem gemeinsamen Appell an die Bundesregierung und den Bundestag gewandt, Flüsse, Seen und Kanäle in ihrer Funktion als Wassersportreviere zu erhalten und weiter zu entwickeln. Sie forderten die Entscheidungsträger in Bund und Ländern auf, die Belange des maritimen Lebens in Deutschland bei der anstehenden Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) zu berücksichtigen. Bisher sieht das neue Konzept des Bundesverkehrsministeriums vor, künftig die verfügbaren Ressourcen, also Sachmittel und Personal der Behörde, auf Wasserstraßen zu konzentrieren, die intensiv für den Güterverkehr genutzt werden.

Gleichzeitig soll es zu massiven Abstrichen bei weniger von der Berufsschifffahrt frequentierten Wasserstraßen kommen. Genau diese werden aber häufig von Wassersportlern genutzt. DSV-Vereine haben in den vergangenen Jahrzehnten Millionenbeträge in ihre Häfen und Anlagen investiert, die nun an oder nahe Wasserstraßen liegen, deren Unterhalt und Betrieb der Bund zurückfahren will. Der Deutsche Segler-Verband sprach sich zudem gegen die im Zuge der geplanten Reform diskutierte Maut für Wassersportler aus. "Bootfahren, Paddeln, Rudern, Tauchen, Surfen und Se-

geln muss in Deutschland ebenso mautfrei bleiben wie Radfahren, Klettern, Wandern oder Reiten", so DSV-Generalsekretär Gerhard Philipp Süß in einem Schreiben an den Minister. Ausführliche Infos zum Thema stehen im Newsbereich der Website www.dsv.org sowie im aktuellen DSV-Spezial, das mit der Abo-Auflage von YACHT 17/2011 erscheint.

Vom 25. bis zum 27. November wird im Ellington Hotel Berlin der Deutsche Seglertag 2011 ausgerichtet. Für die Eröffnung mit Gästen aus dem Segelsport, Wirtschaft, Politik und Medien wurde das Audimax der Humboldt-Universität zu Berlin gebucht. Auf dem Programm der alle zwei Jahre veranstalteten Mitgliederversammlung des Deutschen Segler-Verbandes stehen Satzungsentscheidungen, Berichte über laufende Maßnahmen, Projekte und die Interessensvertretung des Verbandes, die Wahl des DSV-Obmanns für spezielle Segeldisziplinen sowie die Bestätigung des im Februar neu gewählten DSV-Jugendobmanns. Zusätzlich sind drei Diskussionsforen geplant.

Im Forum I wird zum 100-jährigen Bestehen der Kreuzer-Abteilung des DSV das aktuelle Leistungsprogramm für Fahrtensegler vorgestellt. Forum II diskutiert über neue Entwicklungen im Weltseglerverband ISAF sowie über Regattamanagement, und im Forum III stehen neue Sportangebote im Verein sowie Vereinsfinanzierung und Mitgliederwerbung im Mittelpunkt. Weitere Infos: www.dsv.org.



ESV Termine 2011

15.05.11 bis 15.09.11 bis 30.08.11	Sommerlagerbeitrag ist fällig! Mitteilung Winterlageränderung an Stephan Diebitz
09.09.11 bis 11.09.11	Yachthafenfest - 50 Jahre HYG
14.09.11 - 19.00 Uhr	Monatsversammlung
17.09.11 bis 18.09.11	Absegeln in den Ruthenstrom
07.10.11 bis 30.10.11	Zeitraum fürs Aufslippen
12.10.11 - 19.00 Uhr	Monatsversammlung
27.10.11	60 Jahre ESV- Vereinshaus
09.11.11 - 19.00 Uhr	Monatsversammlung, Späteste Logbuchabgabe!
27.11.11 - 15.00 Uhr	Senioren- und Ehrentreffen
09.12.11 - 11.00 Uhr	Aufbau WMR
10.12.11 - 08.00 Uhr	WMR 2011
11.12.11 - 11.00 Uhr	Abbau WMR
01.01.12 - 15.00 Uhr	Katerbummel
04.02.12 - 05.02.12	Grünkohltour nach Helgoland



Peter surft bei Björnsknude/Juelsminde (oben) und ESVer beim Grillen in Middelfart

