



ESV Information

Elb-Segler-Vereinigung e.V.

Juli 2018



Mitglied im Deutschen Segler-Verband



Inhaltsverzeichnis

Seite	Thema
Titel	Gruppenfoto- Teilnehmer beim Ansegeln - Foto: Axel Sylvester
2	Impressum
3	Inhaltsverzeichnis
4	Familien- und Schiffsmeldungen
4	Yachthafengemeinschaft
5	Ansegeln
8	Inselabenteuer mit der "Elfriede"
11	"Convoi Exceptionelle" - Henning Stöfen segelte Fyns und Als Rundt
15	Umsteigen auf eine Bente 24
17	Das Führen eines Logbuchs
20	Aus "Roy" wurde "Uijuijui"
22	40 Jahre Sportschipperverein Borsfleth
24	Yachtetikette: Flaggen und Stander
26	Bücherschapp - Bente 24 und Digger Hamburg
27	Reviermeldungen
29	Aus Georgs Kombüse - Rumkugeln "Neuwerker Art"
30	Regattatermine Elbe
31	ESV-Termine
Rückseite	Fotos: Axel Sylvester und Matthias Weiß

Fotos in dieser Ausgabe:

Britta Beers (S. 4), Matthias Weiß (S. 5 und Rückseite), N.N. (S. 7), Henning Stöfen (S. 11, 12, 13, 14), Christa Sylvester (S. 18, 20), Mit Genehmigung von Delius Klasing (S. 26), Axel Sylvester (Titel, S. 5, 8, 9, 16, 21-25, 31 und Rückseite)

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 an info@elb-segler-vereinigung.de - 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.



Familien- und Schiffsmeldungen

Neuaufnahmen:

Jugend: Piet Schermeier, geb. 17.11.2008
am 24.4.2018, Bruder von
Frida Schermeier

Ihren Austritt zum Jahresende erklärten:

Arne Anhalt mit Matti und Miriam Ikes

Schiffsmeldungen:

Britta Beers hat bereits im letzten Jahr
ihr IF „Malaika“ verkauft und dafür in
Fehmarn eine Bente 24 übernommen.
„Thetis“ ist 7,55 m lang und 2,75 m breit.
Mehr dazu, wie sie zu diesem besonderen
Schiff kam, lest ihr in ihrem Bericht auf
Seite 15.



Modern und schnell: Bente 24

Yachthafengemeinschaft

Die Yachthafengemeinschaft hat auf ihrer
Jahreshauptversammlung angekündigt, im
nächsten Jahr nach langer Zeit die Beiträge
zu erhöhen. Der Grund sind u.a. die ge-
stiegenen Kosten. Nach Aussagen vom 1.
Vorsitzenden der HYG, Jörg-Michael Satz,

werden auch ohne Elbvertiefung im Jahr
2018 weit mehr als 100.000 Kubikmeter
Sediment aus dem 277.000 Quadratmeter
großen Yachthafen geholt werden. Darüber
hinaus sei geplant, die Schlenkel nach und
nach zu erneuern.



Ansegeln

Immerhin 10 Schiffe fanden den Weg übers Wasser zum Köhlfleet. Und dort wurden die Optis und spät auch noch ein Robinson ins Wasser geschoben. Wie schon in den letzten Jahren konnten wir uns über das perfekte Wetter freuen. Blauer Himmel, Sonnenschein und ein moderater Wind. Unsere Jugendlichen segelten ihre erste Regatta. 3 Optis, 3 Mannschaften à 2 Segler starteten vor dem SCOe-Schlingel und mussten ein mit Regattatonnen ausgelegtes Dreieck absegeln.

Jonas und Lasse, Peer und Moritz, Mathis und Felix schafften es, am Ende ein ausgeglichenes Ergebnis zu erzielen: Jede Mannschaft hatte 4 Punkte und konnte unter dem Applaus aller Anwesenden sowohl einen nützlichen als auch einen süßen Preis entgegennehmen.

Zwischenzeitlich war in der Halle ein Kaffee- und Kuchenbuffet bereitgestellt worden. Im ange-

nehmen Sonnenschutz von Halle 1 fanden alle an den aufgestellten Partybänken Platz. Werner untermalte die angenehme Atmosphäre mit seinem Akkordeon. Unten am Schlingel badeten die Kinder ausgiebig und genossen den Tag, die Großen ohne Badezeug konnten zumindest ein angenehmes Fußbad nehmen.

Oben wurde so langsam der Grill in Betrieb genommen. Viele waren der Bitte gefolgt und hatten nicht nur selbstgebackenen



Wendetonne



Grillmeister: Georg und Peter

Kuchen sondern auch Salate beigesteuert. Georg und Peter sorgten für perfekt zubereitetes Grillgut.

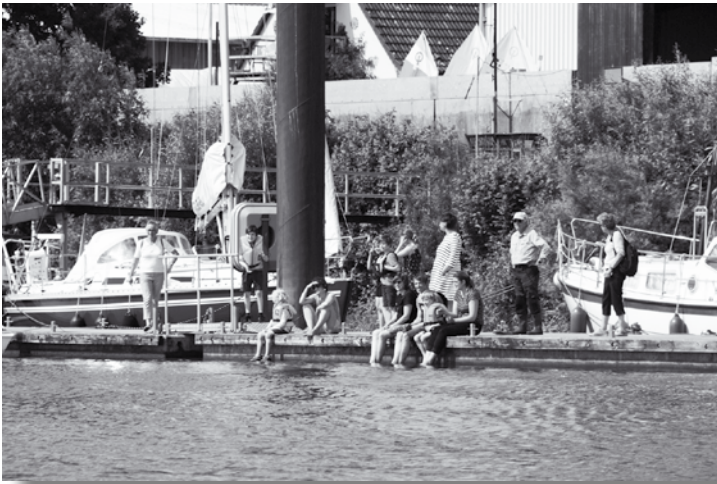
Die Kinder verschwanden eins nach dem anderen nach Hause, viele wie auch zu den Trainings am Mittwoch per Fahrrad und Fähre, während in der Halle der Tresen belagert wurde. Leider hatte das mit der Musik am Ende nicht geklappt, so gab es gemütlichen Klönschnack statt Tanz. Immerhin gab es auf „Dasindwir“ Musik,



Licht und Disconebel, „Dasindwir“ hatte am 26.5. ihren 40. Geburtstag. Der harte Kern hielt oben lange durch. Heinz deckte morgens um 2 Uhr noch den Frühstückstisch für den nächsten Morgen. Alle brachten von Bord ihre Zutaten mit und fanden an langer Tafel Platz. Nach

einem stärkenden Frühstück begann das Aufklaren. Viele nützliche Tipps wurden befolgt, allerdings mussten so manche Erfahrungen einfach selber gemacht werden. Wie zum Beispiel, dass eine beladene Schubkarre mit Brettern in Überbreite nicht durch die Hallentür passt. Oder: Wie stapelt

man Partybänke und Partytische so, dass sie nicht von der Palette rutschen? Mit Humor und guter Laune geht sowieso alles... Bei bester Stimmung war irgendwann alles weggeräumt. Am



Zuschauertribüne



Die Gewinner: n.l. Lasse, Felix, Mathis, Jonas, Moritz, Peer



Nachmittag legten auch die Letzten ab, um mit ablaufend Wasser zurück nach Wedel zu segeln.

Als schwimmende Teilnehmer registrierten wir: „Fides“, „Barbeel“, „Thettis“, „U’okalani“, „Otter“, „Dasindwir“, „Windspiel“, „Abraxas“, „Greif IV“, „Kuttel Dadeldu“ und für kurze Zeit auch „Auszeit“- frisch lackiert in elegantem Hellgrau.



esy

Muss doch da durch passen...



Coachingteam



Stapelkunst



Inselabenteuer mit der "Elfriede"

Auf 30° Celsius sollte das Thermometer tagsüber noch klettern, als am Sonnabendvormittag die „Elfriede“ über See und die junge Crew über Land am Köhlfleet zusammenkamen. Berge von

ter Blankenese wurde der Bulkcarrier „SEAMARLIN“ per Funk angepreit und gebeten, als Antwort nach dreimaligem Tuten auf „Elfriede“ ebenfalls drei Mal zu tuten. Zur großen Freude



Das Abenteuer beginnt...



SEAMARLIN greift zurück

Gepäck und Verpflegung verschwanden schnell und mit vereinten Kräften im Bauch des 114 Jahre alten Ewers. Beim Seemannshöft wurden die Segel gesetzt, allerdings wegen zu wenig Wind ging es mit Motorunterstützung elbab. Hin-

ter „SEAMARLIN“ genau das, laut und sonor.

Auf Höhe des Yachthafens wurde das Fahrwasser gequert und Hans-Kalb- Sand westlich gerundet. Bei Tonne 4 ging „Elfriede“ gemeinsam mit „Ritena“, „Dasindwir“ und „Windspiel“ vor Anker.

Florian skipperte „Elektra“ und unternahm unzählige Shuttletouren, um die jungen Segler, Gepäck, Zelte und Verpflegung auf den Sand zu verfrachten. Mittlerweile waren 30° längst erreicht, nichts lag näher, als sich als erstes im Wasser der Nebelbebe zu erfrischen. Allerdings nicht ohne vorher ausgiebig im Schlick gebadet zu haben. Im An-



schluss wurden gemeinsam die Zelte aufgebaut und der Lagerplatz an Land gerichtet. So verging der Nachmittag wie im Fluge, als sich nach und nach bei allen der Hunger meldete. Der konnte mit Würstchen, Fleisch, Gemüse, Fladenbrot und Salaten gestillt werden. Stephan erwies sich als virtuoser und unermüdlicher Chef von drei Cobb-Grills. Er briet Wurst um Wurst und Schnitzel um Schnitzel. Auch die veganen Würstchen, nur hatten diese den unnachahmlichen Geschmack von Sägespänen. Da halfen weder Ketchup noch Senf.

Kaum satt, ging es wieder Richtung Schlickbad zur Wattolümpiade mit anschließendem Reinigungsbad in den temperierten Fluten der Hahnöfer-Nebelbe. Die Großen entfachten das Lagerfeuer und weiter ging es mit Stockbrot und gegrillten Marshmallows. So lange, bis geschickter-

weise die Flut gegen 22:30 Uhr das Feuer automatisch zum Erlöschen brachte und es in Richtung Zelt und Schlafsack ging. Die Jüngeren schliefen sofort ein, die Älteren spötkten noch ein wenig durchs Gelände, bis auch sie den Weg in ihre Koje fanden.

Der Sonntag weckte mit Gewitter! Das



Abendessen

stand zwar nicht im Prospekt, aber wurde klaglos in Chiaras großem Zelt ausgeessen. Als der Regen nachließ, wurde das Lager aufgeräumt, alle Spuren



Ankerflotte vor Hans-Kalb-Sand



beseitigt, zusammengepackt und alles und alle retour geschuttelt. Auf der „Elfriede“ wurde bei nachlassendem Regen gefrühstückt und die Rückreise angetreten. Florian bratzte mit der „Elektra“ in 25 Minuten vorweg zum Köhlfleet, „Elfriede“ brauchte sehr viel länger, weil noch am Bulln zum Eisessen angelegt wurde. -

Auch am Köhlfleet fassten alle mit an. So ging das Löschen der Ladung und die Totalreinigung der „Elektra“ ruckzuck über die Bühne. Jeder fand in der übriggebliebenen Verpflegung etwas, was er oder sie gerne mit nach Hause nahm. Wie immer fand Nutella als Erstes dankbare Abnehmer, aber auch die anderen Sachen fanden zögerlichen Absatz. So viel! Oder so wenig gegessen! Nun warten in der Kühltruhe noch Würstchen und Koteletts auf ein nächstes Grillen, vielleicht beim letzten Training vor den

Ferien?

Beim nächsten Training gibt es zur Abwechslung mal keine Hot Dogs, sondern Sandwiches mit Käse und Wurst.

Die Stimmen, die wir einsammeln konnten, waren sich einig, dass es ein tolles Wochenende war. Allerdings eines und das muss deutlich gesagt werden: Richtig blöd waren Hunderte von Stichen von fiesen kleinen Gnitzen, die wir mit Hause nehmen, und die noch tagelang jucken werden. Diese Viecher waren echt überflüssig..

Was für ein tolles Wochenende, was für tolle Kinder und nicht zu vergessen: Schipper Klaus, Obmann Jürgen, Outdoorexperte Uwe, die beiden Joker Ole und Ebbi und der Chef vom Grill Stephan: ein dreifach kräftiges: „Hipp Hurra!“

Axel



„Elfriede“ vor Blankenese



"Convoi *Exceptionnelle*": Henning Stöfen *segelte Fyns Rundt* und *Als Rundt*

Nachdem wir im letzten Jahr das Boot aufgrund familiärer und anderer Verpflichtungen gar nicht im Wasser hatten, wurde in diesem Jahr die Sehnsucht nach schnellem Segeln wieder zu groß. Das TBoat 830i, ein Design von Steve Thompson, angereichert um einen

über eine Talje bedienbaren Schwenkkiel, sollte einmal mehr antreten, um endlich die Trophäe des schnellsten Einrümpfers bei der „Classic Fyn Rundt“-Regatta ab Kerteminde mit nach Hause zu nehmen.

Es würde sicherlich schwer werden, obwohl in diesem Jahr eigentlich nur zwei wirklich ernsthafte Konkurrenten gemeldet waren. „Pelle P“, eine Melges 32 und ein 38“ Selbstbau aus Kohlefaser, genannt „Frostboxen“.

Wie gewohnt, war die Vorbereitung mal wieder sehr knapp ausgefallen. Eigentlich hatte es nur gereicht, um endlich den Trailer so umzubauen, dass wir das Boot gerade und mit Sondergenehmigung für die Überbreite von drei Metern überführen konnten. Immerhin ist dabei endlich ein richtiger Bootsname gefunden worden.

Aus „GER6001“ wurde „Convoi Exceptionnel“.

Eine knappe Woche vor dem Start zu Fyn Rundt

mussten dann leider auch noch zwei Mitsegler der Stammcrew absagen. Mit nunmehr nur noch zwei Leu-



Start zu Rund Fünen. Convoi Exceptionnelle ganz links



In Kerteminde



ten wäre es nicht möglich, das Schiff wettbewerbsfähig zu segeln. Zum Glück fand sich in letzter Minute noch ein Arbeitskollege mit Erfahrung, so dass die Regatta angegangen werden konnte.

Die Überführung per Trailer am Vortag des Starts gelang erstaunlich problemlos. Leider war das eine trügerische Ruhe, denn beim Auspacken des Riggs stellte sich heraus, dass zwei der massiven Kohlefaserstäbe, aus denen auf dem TBoat das Rigg besteht, gebrochen waren. Nach kurzer Analyse war klar, dass beide Seiten betroffen waren, und damit eine vorläufige Reparatur, die zumindest für den angesagten Leichtwind funktionieren sollte, prinzipiell möglich sein sollte. Bis zum Abend hatte das TBoat dann neue Wanten aus Dyneema, das Boot war mit Hilfe einer lokalen Crew zu Wasser gebracht worden, nur die Sonne war inzwischen untergegangen, so dass wir das Stellen des Mastes auf den Morgen verschieben mussten. Der Wecker wurde also für 5:30 Uhr gestellt, denn um 10:45 Uhr war unser Start.

Kaum zu glauben, aber tatsächlich war um 10:15 Uhr das Boot startklar und wir würden es an die Startlinie schaffen.

Fyns Rundt

Verabschiedet von einem wunderbaren Trompetenkonzert verließen wir Kerteminde.

Ganz anders als gewohnt, wurde gegen den Uhrzeigersinn gestartet. Das sollte uns später noch sehr zugute kommen. Wir starten so schlecht wie noch nie und kommen trotzdem vor „Frostboxen“ über



Sonnenanfang bei Thuro Rev am Ausgang des Svendborgsunds

die Linie. „Pelle P“, die Melges 32, müssen wir leider ziehen lassen. Nach einer kurzen Startkreuz können wir bald die Bahnmarke nördlich Fynshoved anliegen. An der roten Tonne geht erstmals der Gennaker hoch. Obwohl wir, anders als die Gegner, Æbelø nicht direkt anliegen können, sondern eine kleine „Leebanane“ in die Bucht machen, holen wir deutlich auf. Nach Æbelø geht es mit bis zu 12 kt downwind bis Sprogø. Im Sund bei Middelfart wird es dann deutlich gemütlicher, aber der Strom gurgelt uns so mit. Gut, dass wir da nicht gegenan kreuzen müssen :-). Wir freuen uns über das neue Groß und die Sperrflaute hinter uns.

Gegen Abend gibt es einen Neustart zwischen Helnæs und Lyø. „Pelle P“ ist eingeparkt, und wir können bis auf 250 Meter heranfahren. Leider ist er auch am schnellsten wieder draußen, weil weiter unter Land. Trotz allem erreichen wir mit der Abenddämmerung den Svendborgsund. Jetzt bloß nicht nachlassen! Die letzten Male hatten wir hier alles verspielt. Gerechnet sind wir zu diesem Zeitpunkt vorn, obwohl „Frostboxen“ uns in der Flaute



überholen konnte. Zum Glück hilft uns der Schiebestrom und ein ganz leises Lüftchen dieses Mal den Sund einigermaßen unbeschadet zu überstehen. Die Verfolger haben zum Großteil weniger Glück, weil um 3 Uhr die Tide kippt. Etwa die Hälfte des Feldes muss hier aufgeben. Wir haben



Flaute vor dem Ziel

zwischen Thurø Rev am Ausgang des Svendborgsunds und der Untiefe nördlich Langeland wieder ca. 8kt aus NNE und erfreuen uns an einem wunderschönen Sonnenaufgang mit den direkten Konkurrenten in Sichtweite.

Leider liegen zwischen uns und dem Ziel noch ca. 20 Meilen und eine bleierne Flaute mit zu viel Sonne. So dauert es noch bis ca. 13 Uhr als wir mit dem Code Zero über die Ziellinie treiben.

Am Ende sind wir berechnet Dritter in unserer Gruppe, hinter „Pelle P“ und „Frostboxen“ und Siebter über alles. Die Flaute vor dem Ziel und die Rechenformel mit einer Vergütung pro Meile machen uns einen Strich durch die Rechnung. Da müssen wir wohl nächstes Jahr wieder ran!

Als Rundt:

Hier an die Startlinie zu kommen war wieder ein kleiner Kraftakt. Zwei Stunden nach Ankunft in Kerteminde am letzten Samstag legten wir zu zweit wieder zur Überführung nach Sønderborg ab. Leider mit immer noch sehr wenig Wind mussten

wir kurz vor der Großen-Belt-Brücke den Motor anwerfen und kamen am Samstag nur noch bis Lundeberg, statt wie geplant bis Svendborg. Dies bedeutete zwar einerseits ein leckeres dänisches Fischfilet bei Jensens Fisk & Vin, aber andererseits auch wieder ein Aufstehen um 5:30 Uhr. Diesmal immerhin frisch geduscht! Der kräftige Westwind am nächsten

Tag führte zwar zu einigen besorgten Blicken in unser nur notdürftig geflicktes Rigg, welches mittlerweile gar keine Spannung mehr hatte, aber auch eine schnelle Kreuz durch den Svendborgsund und eine zeitige Ankunft in Svendborg am Sonntagnachmittag.

Unter der Woche mussten nun noch die Wanten neu gebaut werden. Immerhin war noch genug Material vorhanden, sodass schnell klar war, dass das klappen würde. Als Rundt ist immer eine sehr schöne Regatta, die gut an einem Tag zu schaffen ist, mit einer Grillfeier im Vereinshaus mit Live-Band und Siegerehrung. Der Start ist zwischen 8:30 Uhr und 9:30 Uhr am Samstagmorgen. Als wir auslaufen, kommen Inga und Jan mit Familien zufällig vorbei



und wünschen uns viel Glück. Das können wir gebrauchen. Natürlich sind wir mal wieder spät dran...

Wir starten im letzten Start des Tages. Dies ist ein kleiner Nachteil, da der Wind, wie angesagt, immer flauer wird. Die 9kt aus Ost zum Start gehen runter auf vielleicht 6kt ab Pøls Rev. Unsere Startkreuz läuft ganz gut. Wie immer bei diesen Bedingungen bleiben wir so gut es geht unter Land und runden lediglich 22 Minuten nach Bajazzo, der führenden X50 Pøls Rev. Dieser Vorsprung ist schnell wieder eingeholt, sobald wir unseren Gennaker ziehen können. Tranesand, die Untiefentonne nördlich von Als, runden wir mit fast einer Stunde Vorsprung und keinem Konkurrenten mehr in Sicht.

Leider war es das dann auch mit unserem Glück und mit dem Wind. Etwa eine Meile hinter der Tonne ist nur noch bleierne Flaute zu sehen. Leider ändert sich das auch in den nächsten drei Stunden nicht. Wir ergattern vermutlich unsere letzte Möglichkeit für einen Schlepp nach Hause, da wir nicht genügend Sprit für die restlichen 15 Meilen an Bord haben und geben auf, um zu den mitgereisten Familien an den Grill zu kommen. Wie sich später herausstellt, haben das auch fast alle Konkurrenten getan. Sehr schade für die Veranstalter. Aber wir kommen auf jeden Fall im nächsten Jahr wieder.

Henning Stöfen



Nicht nachlassen!



Umsteigen *auf* eine Bente 24

In den letzten Jahren wuchs mein Interesse für größere und schnellere Yachten. Die beengten räumlichen Verhältnisse auf dem IF-Boot empfand ich als zunehmend beschwerlich. Auch stieg die Reparaturbedürftigkeit des alternden Bootes (Baujahr 73), was mich bei meinem chronischen Freizeitmangel nervte. Im Herbst 2016 entschloss ich mich zum Verkauf und besuchte erstmalig nach langer Pause wieder die Hanseboot. Zu dem Zeitpunkt hatte ich nur sehr vage Vorstellungen: 8-9,5 Meter, mehr Raum und Komfort unter Deck und schnell! In der Kategorie gab es nichts, was mich hätte begeistern können. Als ich etwas ernüchert eigentlich schon die Messe verlassen wollte - sah ich sie, die Bente! Das besondere Design mit erkennbarem Geschwindigkeitspotenzial, einer spartanischen Inneneinrichtung und einem erstaunlichen Raumangebot unter Deck haben mich umgehauen.

Ich musste nicht mehr lange überlegen, hatte noch einen Probesegetermin, der mich von den sehr guten Segeleigenschaften überzeugte, und dann gab ich die Bestellung auf.

Im April konnte ich meine Marieholm an einen Berliner verkaufen, der mit dem Boot sehr glücklich ist und es auf der Havel segelt.

Die Bente wird als Baukastensystem angeboten, d.h. segelfertig ohne Motor, nur mit Standardrigg, Groß und Fock, ohne Traveler, Gennakerbaum, Kojenpolster, Elektrik, Elektronik und anderem Schnickschnack gibt es sie zu einem Grundpreis. Somit war ich monatelang mit intensiver Recherche und vielen Nachfragen beim Bente-Team beschäftigt, um die Konfiguration festzule-

gen. Auch konnte ich das Boot noch einmal bei leichter Brise und einmal bei starkem Wind zur Probe segeln. Damit war klar, was ich wollte: den POD-Motor von Torqeedo mit 4 KW, Großschottraveller, Selbstholende Winschen, Selbstwendefock, Gennaker mit Furler, Plotter, Autopilot - um nur einige Extras zu nennen.

Der vereinbarte Auslieferungstermin wurde um einige Wochen überschritten, weil der neue Faltpropeller verspätet geliefert wurde. Aber ich war überglücklich, als ich meine Bente in Burgstaaken/Fehmarn in Empfang nehmen konnte! Die Fahrt unter Motor zum vorübergehenden Liegeplatz in Burgtiefe unternahm ich mit meiner Freundin Helga, der Schwester unseres Vereinsmitgliedes Christian Arp. Was leider auch nicht geklappt hat, ist die Übergabe mit dem bestellten kompletten Segelsatz. Die Selbstwendefock fehlt bis heute, weil irgend jemand die Bestellung bei Doyle verpennt hat und dieses Segel in Sri Lanka gefertigt wird - da kann man ja nicht mal hinfahren und motzen.

Pfingsten wagte ich mit Großsegel und Standardfock bei Ostwind den Überführungstörn nach Wendtorf. Hier der Bericht, den ich meinen Freunden schrieb:

„Pfingstsonntag konnte ich mein neues Boot, eine Bente24, nach Wendtorf/Kiel segeln. Es war ein aufregender erster Törn. Kaum hatte ich den Hafen verlassen und Segel gesetzt, nahm die Thetis sofort Fahrt auf und ich bin fast aus dem Cockpit gefallen. Alle anderen Yachten haben die Fehmarnsund-Brücke unter Motor passiert und ich wurde unterwegs gefragt, ob ich Privatwind hätte. Als der Wind mittags abflaute, lief sie immer noch 4 Kn unter



Großsegel, den Gennaker konnte ich noch nicht ausprobieren. Mit halbem und achterlichem Wind traute ich meinen Augen kaum: > 11 Knoten über Grund! Es ist ein tolles Boot und ich warte sehnsüchtig auf meinen ersten Segelurlaub im Juli“.

Inzwischen hat die Bootstaufe der Thetis mit drei Taufpatinnen stattgefunden. Eine von ihnen ist Helga Arp mit einem Taufspruch auf Plattdeutsch, von einer anderen Freundin der spanische Text:

¡Siempre vientos favorables y agua abundante! Und von einer weiteren langjährigen Freundin und Segelkameradin einen finnischen Segen zur Bootstaufe (den gebe

ich hier nicht wieder). Da der Ablauf von heftigen Regenschauern unterbrochen wurde, mussten wir mit sieben Personen unter Deck und stellten fest, dass auch drei weitere noch Platz gefunden hätten.

Christian kann bezeugen, dass es ordentlich zu essen gab und alkoholische Getränke in Maßen konsumiert wurden - wir sind ja alle nicht mehr so ganz jugendlich....

Aber das Bente-Konzept ist wirklich „innovativ, bezahlbar (relativ zum Portemonnaie) und sexy“.

Britta Beers



Der Prototyp: Diggers (Stephan Boden) Bente 24 in Kappeln. Mehr zu Digger im Bücherschapp



Das *Führen* eines Logbuchs

Merkblatt über die Verpflichtungen der Sportschifffahrt im Hinblick auf Seetagebücher

1. Müssen auf Sportfahrzeugen Seetagebücher geführt werden?

Die Frage ist zu allgemein gestellt. Grundsätzlich sieht der Staat davon ab, dem Einzelnen für jede Situation ein genaues Verhalten vorzuschreiben. Das gilt auch für die Führung von Seetagebüchern. Dagegen rechnet der Staat ganz entscheidend auf die **Eigenverantwortung** des Einzelnen. Unter diesem Vorzeichen kann es sehr wohl auch eine Pflicht geben, dass der Skipper in bestimmten Situationen Eintragungen zu machen und insofern ein Schiffstagebuch - ein Unterfall der Seetagebücher - zu führen hat.

2. Gibt es für Sportfahrzeuge Rechtsvorschriften über Seetagebücher?

Ja: Nach § 3 des Schiffssicherheitsgesetzes vom 9. September 1998 (BGBl. I Seite 2860) hat jeder, der ein Schiff zur Seefahrt einsetzt, für dessen sicheren Betrieb zu sorgen und unter anderem die notwendigen **Vorkehrungen** zum Schutze Dritter und der Meeresumwelt vor Gefahren aus dem Betrieb zu treffen. Betreiben oder verwenden mehrere Personen ein Sportfahrzeug zur Seefahrt, so kann es beispielsweise zum Schutz anderer Nutzer vor möglichen im Betrieb bereits zutage getretenen Gefahren (z. B. zeitweilig ausfallendes Funkgerät) notwendig sein, für nachfolgende Nutzer mindestens eine schriftliche Mitteilung an Bord zu hinterlassen.

§ 6 Absatz 3 des Schiffssicherheitsgesetzes

schreibt für alle Schiffe folgendes vor: „Der Schiffsführer hat - falls nicht anders vorgeschrieben im Schiffstagebuch - unverzüglich durch **geeignete Eintragungen** über alle Vorkommnisse an Bord zu berichten, die für die Sicherheit in der Seefahrt einschließlich des Umweltschutzes auf See und des Arbeitsschutzes von besonderer Bedeutung sind. Bei Schiffsunfällen hat der Schiffsführer, soweit erforderlich und möglich, für die **Sicherstellung der Eintragungsunterlagen** zu sorgen.“

§ 5 Absatz 2 der Schiffssicherheitsverordnung vom 18. September 1998 (BGBl. I Seite 3013, 3023) (SchSV) bestimmt hierzu: „**Ergänzend** zu § 6 des Schiffssicherheitsgesetzes sind für Schiffe, die die Bundesflagge führen, die in Abschnitt B der Anlage (zur SchSV) enthaltenen Vorschriften einzuhalten.“ Dabei handelt es sich um eine Reihe von Formvorschriften.

Alle genannten Vorschriften stehen im Zusammenhang mit dem Prinzip der **Selbstkontrolle** nach § 2 SchSV:

„Wer ein Schiff zur Seefahrt einsetzt, hat dafür zu sorgen, dass im Schiffsbetrieb auftretende Gefahrenquellen überprüft, im Betrieb gewonnene Erkenntnisse sowie andere wichtige hierzu zur Verfügung stehenden Informationen und Unterlagen einschließlich der **Aufzeichnungen** der mit der Bedienung des Schiffes beauftragten Personen im Rahmen der Sicherheitsvorsorge ausgewertet und die zur Gefahrenvermeidung und -verminderung erforderlichen Maßnahmen getroffen werden.“

Ist ein Sportfahrzeug an einem Schiffszusammenstoß beteiligt, so schreibt § 6



Absatz 2 der Verordnung über die Sicherung der Seefahrt vom 27.07.1993 (BGBl. I Seite 1417) eine ausdrückliche **Aufzeichnung** vor, wenn die Fortsetzung der Fahrt **nicht unterbrochen** und Namen, Unterscheidungssignal sowie Heimat-, Abgangs- und Bestimmungshafen **nicht den anderen am Zusammenstoß beteiligten Fahrzeugen mitgeteilt** werden können. Der Wortlaut „so weit er zur Führung eines solchen (Schiffstagebuches) verpflichtet ist“ in § 6 Absatz 2 bezieht sich auf die Verpflichtung nach § 6 Absatz 3 des Schiffssicherheitsgesetzes und dürfte für Sportfahrzeuge bei Zusammenstößen in aller Regel zutreffen. Nach § 13 Absatz 1 Nummer 3 SchSV müssen Unterlagen, in denen entsprechende Eintragungen vorgenommen worden sind („Seetagebuch“), nach Maßgabe des Abschnitts B II Nummer 6 der Anlage (zur SchSV) **aufbewahrt** werden. Der Eigentümer des Schiffes hat nach § 14 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe c SchSV ein Bußgeld zu zahlen, wenn er dieser Aufbewahrungspflicht nicht nachkommt.

3. Welche Formvorschriften gelten für Sportfahrzeuge?

Nach dem in § 5 Absatz 2 SchSV genann-

ten Abschnitt B II der Anlage 1 sind u. a. für Sportfahrzeuge folgende **Anforderungen einzuhalten**:

Die Vermerke, Aufzeichnungen oder Eintragungen sind auf ein **Schiff** auszustellen, dessen **Namen** und **Unterscheidungssignal** ausdrücklich zu bezeichnen sind (Nummer 3.1). Es ist kenntlich zu machen, aus welchen **Bestandteilen** die Aufzeichnungen insgesamt tatsächlich bestehen (Nummer 3.3). Dazu können auch Seekarten gehören, in denen Kurse, Positionen,



Uhrzeit und sonstige schriftliche Vermerke eingetragen worden sind.

Die Aufzeichnungen sind in deutscher Sprache unter Angabe der Bordzeit zu führen. Nicht allgemein gebräuchliche Abkürzungen oder Symbole sind zu erklären (Nummer 4.1 und 4.2).

Das Radieren und **Unkenntlichmachen** von Eintragungen und das **Entfernen** von Seiten, die bereits Eintragungen enthalten,



sind nicht zulässig.

Wird eine Eintragung gestrichen, muss das Gestrichene lesbar bleiben.

Streichungen und spätere Zusätze sind mit Datum und Unterschrift zu versehen. (Nummer 4.3).

Die Vermerke, Aufzeichnungen und Eintragungen sind jeweils von dem für die Eintragung verantwortlichen Schiffsführer zu **unterschreiben**. (4.4).

Der Schiffseigentümer hat durch Aufzeichnungen nachzuweisen, dass und wann er in regelmäßigen Abständen - mindestens alle 12 Monate - den vollständigen aktuellen Inhalt der Aufzeichnungen **zur Kenntnis** genommen hat (Nummer 5).

Der Eigentümer hat die Aufzeichnungen ab dem Tag der letzten Eintragung für die Dauer von drei Jahren **aufzubewahren**. Dies gilt auch bei einem Verkauf des Schiffes vor Ablauf der Frist (Nummer 6).

In Anlage 1 Abschnitt BII der Schiffssicherheitsverordnung sind noch weitere Erläuterungen und Anforderungen enthalten, die aber ihrem Charakter nach nicht auf die Sportschiffahrt anwendbar sind. So weit das heute nicht klar genug im Wortlaut zum Ausdruck kommt, wird es bei nächster Gelegenheit deutlicher spezifiziert.

4. Müssen Sportfahrzeugführer damit rechnen, dass sie von Polizeibehörden zur Rechenschaft gezogen oder gar mit Bußgeld bedroht werden, wenn sie kein Schiffstagebuch vorweisen können?

Die unter 3. genannten Formvorschriften schreiben nicht die Ausrüstung von Sportfahrzeugen mit bestimmten vorgedruckten Büchern vor. Es ist auch nicht erforderlich, die Eintragungsunterlagen für jeden Kalendertag im Vorhinein in Spalten einzuteilen und in regelmäßigen Zeitabständen oder Fahrabschnitten auszufüllen. Der beste

Maßstab, um zu bestimmen, wie man die Tagebuchführungspflicht zu interpretieren hat, ist das vernünftige Urteil eines verantwortlichen Verkehrsteilnehmers, der die seemännischen Sorgfaltspflichten enthält. Der Eigentümer und/oder der an Bord Verantwortliche müssen also **selbst entscheiden**, wie sie die Selbstkontrolle und die Gestaltung der nach den obigen Rechtsvorschriften erforderlichen Eintragungen vornehmen. Dabei werden sie feststellen, dass für viele Fahrzeuge geeignete vorgedruckte Bücher erhebliche Vorteile aufweisen können.

5. Verlangen die Gerichte eine Eintragung?

Rechtsprechung zu der neuen Rechtslage ist noch nicht ersichtlich. Hat der Skipper zum Beispiel bei der Verwicklung in einen Seeunfall nachweislich vorherige schadensrelevante sicherheitsbezogene Sachverhalte nicht eingetragen, so kann sich dies im Haftungsfall für ihn unter Umständen belastend auswirken.

Umgekehrt kann er sich durch einen Hinweis auf rechtzeitige sachgemäße Eintragungen in entsprechenden Fällen häufig entlasten. **Der verantwortliche Skipper sollte nie aus den Augen lassen, dass er durch angemessene Eintragungen sich und anderen nützen kann.**

Herausgeber:

Bundesministerium für Verkehr

Bau- und Stadtentwicklung

Referat LS 26

Robert-Schuman-Platz 1

53175 Bonn

Stand: 18. August 2017



Aus "Roy" wurde "Uijuijui"

„Roy“ wurde „Uijuijui“ – und Stockmaritime hat sie „getunt“

Unser Segellieferant, Hans Genthe, hat unsere neuen Segel gemacht. Bei Abholung in diesem Frühjahr stand vor seiner Tür ein uns sehr bekanntes Schiff, die ehemalige „Roy“, aber mit einem völlig neuen Erscheinungsbild: In Stars-und-Stripes-Blue. Natürlich durften wir auch die Veränderungen im Schiff begutachten. Und schmunzelnd nahmen wir zur Kenntnis, dass Werners Zigarrenkiste in der Hundekoje unangetastet blieb.

"Traditionsschiff" auf der Elbe

Die Rainbow 42 „Uijuijui“ segelte lange als „Roy“ auf der Elbe und wurde 1987 in Dänemark gebaut, um die Regatta rund Fünen zu gewinnen. Der „Maier“ Werner Schulz hat mit dem Schiff die zweitschnellste Zeit auf der Regatta Pantaenius Rund Skagen ersegelt, bis heute war nur die UCA schneller.

Der aktuelle Eigner, Friedrich Hausmann, segelt das Schiff seit 2007 erfolgreich auf ORC-Regatten. 2016 hat er mit seiner Uijuijui die Einhandregatta Silverrudder als fünftschnellster Einrümpfer beendet.

Uijuijui wird Luxus Racer

Ziel: Verbesserung der Lebensumstände an Bord zwecks

- Segeln mit der Familie
- Teilnahme am Pantaenius Rund Skagen Race 2018
- Teilnahme am Fastnet Race 2019

Natürlich soll auch die Performance weiter gesteigert werden. Durch kosequenten Leichtbau wurde das Gewicht von 4,2t auf 3,4t gesenkt. Überall wo machbar wurde Carbon-Sandwich und Epoxid-harz verwendet.

Maßnahmen an Deck



Werners Zigarrenkiste

- Alles aus Carbon, bzw. Carbon-Sandwich:
- neuer Cockpitboden
- neues Schiebeluk/Dodger
- neuer Backskistendeckel („Kellertür“)
- Backstag/Achterstag Auhängungen aus Carbon-Rowings
- Bugnase mit Öse aus Carbon-Rowings
- Vorluk mit glattem Rahmen
- Carbon-Relingstützen
- Carbon-Trittleisten an Deck
- Carbon-Fußstützen im Cockpit
- neuer Travellerbalken
- weiche Stellen im Deck: Schaum ersetzt



Tuning 2013

2013 wurde die Uijuijui ohne Rücksicht auf Optik optimiert:

- Identifikation der Parameter, die den größten Geschwindigkeitszuwachs verursachen können.
- Einbau eines neuen Rahmenspans, um den Mast 50cm weiter nach hinten setzen zu können
- Optimierung der Kiel- und Ruderprofile, Verlängerung des Kiels
- Versenken/Spachteln aller Rumpfdurchlässe
- 3D-Holepunkte für die Fock
- Entwicklung einer über einen breiten Windbereich einsetzbaren Fock
- Verbesserungen der Innenraum-Ergonomie
- Anpassung an den Regattalangstrecken Workflow und viele Kleinigkeiten



Ergebnis: Sieg im Pantaenius Rund Skagen Race 2014

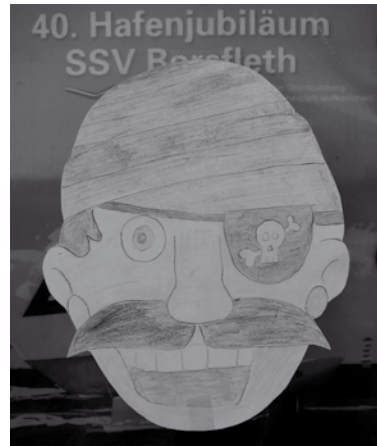


Projektleitung: stockmaritime
*Übernommen mit freundlicher
Genehmigung von Hans Gentbe,
stockmaritime*

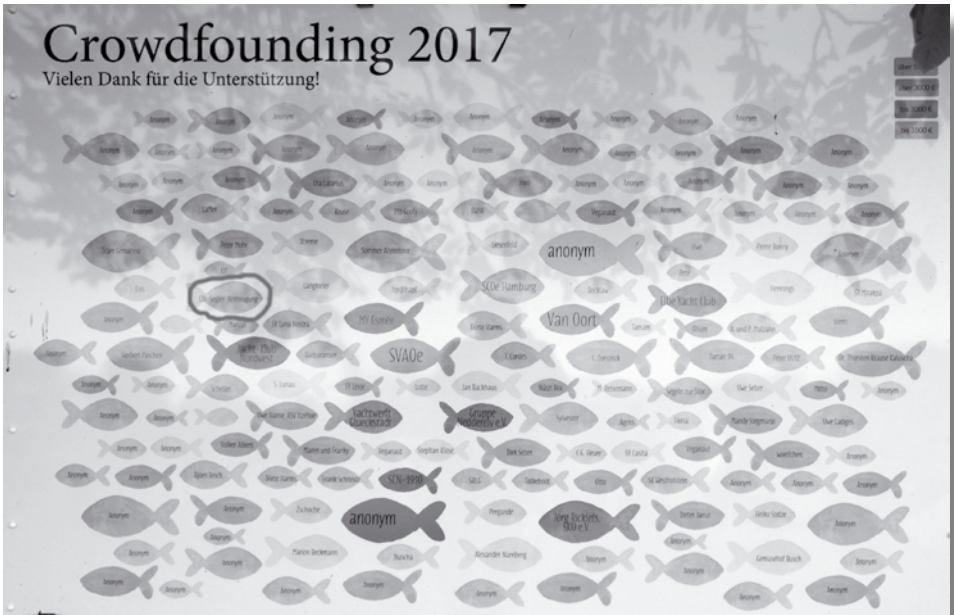


40 Jahre Sportschifferverein Borsfleth

Unser allseits beliebtes Ausflugsziel hat im vergangenen Jahr zum Glück viel Unterstützung erfahren. Viele sind dem Aufruf gefolgt und haben gespendet, sodass die Baggerkosten am Ende problemlos gedeckt werden konnten. Pfingsten wurde der SSV Borsfleth 40 Jahre alt, d.h. seit 40 Jahren besteht dieser Hafen. Die rührigen Mitglieder dieses relativ kleinen Vereins haben immer mit unzähligen Arbeitsstunden den Hafen auf Stand gehalten und ausgebaut, das Gelände gepflegt und immer liebevoll bepflanzt. Fahrräder lassen sich kostenfrei ausleihen, am Wochenende gibt es Brötchenservice, Grillplätze und Entsorgung vorhanden – und das alles in purer Natur.



Jubiläumsplakat Kinderprogramm



Jeder Spender ein Fisch - im Kreis der Fisch der ESV



Viele kamen, der Hafen war gut gefüllt, und es wurde ein gelungenes Fest zu 40 Jahren SSVB. Das Programm perfekt für Groß und Klein. Feldgottesdienst mit Posaunenchor, Piratenfest für Kinder, Schnuppersegeln, Floßbau, Grill, Tanz, Kaffee und Kuchen und zum Abschluss am Pfingstmontag die Spielmannszüge aus Glückstadt und Borsfleth. Dabei auch politische Prominenz, die Unterstützung bei der zu erwartenden erhöhten Schlickbeseitigung des beliebten Ausflugsziels an der Störmündung auch nach einer zukünftigen Elbvertiefung zugesagt haben.



Der Spielmannszug Borsfleth



Fly - gehört insbesondere für alle Kinder zu Borsfleth dazu

cy



Ludger Walterbusch, engagierter Vorsitzender des SSVB



Yachtetikette: Flaggen *und* Stander

Allgemeines

Jedes Schiff vertritt die Flagge, die es fährt. Es ist so zu führen, dass es das Ansehen seiner Flagge und damit seines Landes oder Verbandes nicht schädigt. Der Stander eines Segelvereins verpflichtet ebenfalls. Flaggen und Stander müssen in einwandfreiem Zustand sein. Alle Flaggen am Flaggenstock und unter der Saling müssen bis dicht an den Flaggenknopf bzw. bis dicht unter die Saling vorgeheißt sein. Flagglei-



nen dürfen keine Lose haben. Außer den nachstehend aufgeführten Flaggen und Standern sollen keine anderen Flaggen und Stander ständig gefahren werden.

Auf See sollen grundsätzlich keine Flaggen unter der Saling gefahren werden, um eine Verwechslung mit Flaggensignalen zu vermeiden.

Flaggen sollen bei einem Seitenverhältnis 6 : 10 eine der Yacht angemessene Größe haben.

Bundesflagge

Jede in Dienst gestellte Segel- und Motoryacht führt auf den Seeschiffahrtsstraßen, in Küstengewässern, auf See und im Ausland die Bundesflagge.

Im Hafen, vor Anker und in Fahrt wird die Flagge am Flaggenstock, möglichst in der Mitte des Hecks, gesetzt. Der Flaggenstock soll etwa 40 Grad nach achtern geneigt sein, damit die Flagge auch bei Windstille klarfällt und erkennbar ist. Am Flaggenstock darf nur die Nationalflagge gefahren werden.

Flaggengala

Bei Festlichkeiten ist die richtige Reihenfolge der Beflagung vom Vorschiff nach Achtern:

A, B, C, 1, D, E, F, 2,
G, H, I, 3, J, K, L, 4, M,
N, O, 5, P, Q, R, 6, S, T,
U, 7, V, W, X, 8, Y, Z, 9,
Null

Flaggenzeit

Vom 1. Mai bis 30. September von 8:00 Uhr, in den übrigen Monaten von 9:00 Uhr bis Sonnenuntergang, spätestens jedoch bis 21:00 Uhr

Flaggenparade

Die Flaggenparade soll möglichst gleichzeitig mit den anderen Schiffen und Yachten durchgeführt werden und betrifft alle Flaggen. Eine Yacht, die im fremden Hafen



voraussichtlich zur Zeit der abendlichen Flaggenparade kein Mitglied der Besatzung an Bord hat, holt vorher alle Flaggen ein. Versäumnisse bei der Flaggenparade gelten als Missachtung der am Platz wehenden Nationalflagge. Das Wehenlassen der Flaggen über Nacht im Hafen gilt als Zeichen grober Nachlässigkeit.

Stander

Jede in Dienst gestellte Yacht muss den Stander eines der Vereine führen, bei dem sie eingetragen ist, auch wenn sie keine ständige Besatzung hat. Der Stander wird im Großtopp gefahren, er weht bei Tag und Nacht. Kann der klassische Standerstock nicht gesetzt werden, ist eine zweckdienliche Hilfskonstruktion zu wählen. Nur wenn auch dies nicht möglich

ist, kann der Stander an oberster Stelle unter der Backbordsaling gefahren werden. Es darf jedenfalls nur ein Stander gesetzt werden. Eine Yacht, die bei mehreren Vereinen eingetragen ist, führt im allgemeinen den Stander des Vereins, dem sich der Eigner hauptsächlich angehörig fühlt.

Der Stander am Flaggenmast eines Vereins weht vom Ansegeln bis zum Absegeln Tag und Nacht.

Gastflagge

Bei Einfahrt in den Hafen eines Gastlandes setzen Yachten nur die Flagge des Gastlandes unter der Steuerbordsaling, nicht jedoch die Flaggen zuvor besuchter Länder.

*gefunden bei ESYS -
Europäisches Segel-Informations-System*



"Der Stander am Flaggenmast eines Vereins weht vom Ansegeln bis zum Absegeln Tag und Nacht"



Bücherschapp - Bente 24 und Digger Hamburg

Kleiner segeln – größer leben

Stephan Bodens Bente 24 und Hund Polly haben wir 2015 in Kappeln angetroffen. Bekannt durch seinen Blog, „Digger Hamburg“ und seinen Beiträgen in „Segeln“ hat er mittlerweile auch mehrere Bücher geschrieben.



Bordhund "Polly" :Buch inkl. DVD

In seinem ersten Buch ist er während des atlantischen Sommers 2012 mit einer 5,75-Meter langen Varianta 18 vier Monate lang auf der Ostsee unterwegs. Er hat seinen Job aufgegeben und all seine Bedürfnisse drastisch heruntergeschraubt. Downsizing, kleiner Segeln - unterwegs mit Freundin und Hund Polly - entwickelt sich

ein neues Lebensgefühl, das ihn sein gesamtes Leben umkrepeln lässt.

ISBN: 978-3-7688-3670-8

EinHundSegeln - Buch inkl. DVD mit den schönsten Videos des wohl bekanntesten Bordhundes, Parson-Russel-Hündin Polly

Polly begleitet ihr Herrchen Stephan Boden alias Digger von klein auf mit seinem Segelboot. Er erzählt, wie beide das Leben an Bord genießen und verrät, wie man seinen Hund an das Bordleben gewöhnen kann: Wo ist der beste Schlafplatz und wie purzelt auch bei 8 Bft. nichts aus dem Napf. - Pipi und mehr? Auch dafür gibt es Lösungen...

ISBN: 978-3-667-10270-6

Ostsee-Roulette

Digger is bigger!

Der Segelsommer 2013 mit seinem Dauerhoch bescherte nach holperigem Start Sonne satt, die „Kein Plan ist auch ein Plan“-Reise offenbarte, dass das Besegeln selbst kleiner Teile der Ostsee unaus-

löschlich intensive Erlebnisse bringen kann. Grübeleien über Reviere, Wellen und Wind, das „Wie“ des Törns wichen bald einer tiefen Gelassenheit – über das „Wohin“ wurde von Anfang an sowieso kein Gedanke verschwendet - es war egal. Erneut philosophiert Stephan Boden über die Kunst des Downsizens und berichtet dabei allzu



anschaulich von der Schönheit des Segelns an sich.

Der Erfolg gibt ihm Recht: Auch wenn es im Sommer 2013 letztendlich fast „nur“ die Dänische Südsee wurde. Sein Blog ist einer der meistbesuchten Segelblogs überhaupt, und auf Wassersportmessen ist er – immer begleitet von Polly – ein gern gesehener Redner. ISBN: 978-3-7688-3911-2

Blogger Stephan Boden hat vor einigen Jahren auf einer Messe den Konstrukteur Alexander Vrolijk kennengelernt. Gemeinsam entwickelten sie die Idee zu einem modernen Kleinkreuzer, die durch viel

öffentliche Teilnahme, in Blogs oder Internetforen, bereichert wurde. So entwickelten sie einen modernen, schnellen Kleinkreuzer mit ausgezeichnetem Segelverhalten. Die hohen Ansprüche sollten den Plänen von Stephan Boden Rechnung tragen, der mit dem Kleinkreuzer über den Atlantik segeln möchte. So fand auch judel/vrolijk-Designer Jan Kuhnert, auf der Suche nach einem 24/25-Fuß-Boot, in diesem das richtige Boot, zumal es auch seiner Frau Bente gefiel. Womit die Bente zu ihrem Namen kam...

cy

Mit freundlicher Genehmigung von Delius-Klasind

Reviermeldungen

Helgoland

Im Zeitraum vom 21.06.2018 bis voraussichtlich 15.11.2018 finden Kampf-mittelräumungen im Schutz- und Sicherheitshafen sowie auf der Südreede von Helgoland statt. Bei Kampfmittelfunden, die eine Entschärfung erforderlich machen, werden Sperrzonen eingerichtet. Es ist möglich, dass der Schutz- und Sicherheitshafen bzw. der Vor- und Südhafen Helgoland sowie die Südreede von Helgoland in dieser Sperrzone liegen. Wenn der Schutz- und Sicherheitshafen betroffen ist, muss mit einer Räumung des Hafens und der Landflächen sofort begonnen werden.

Maßnahmen: Schiffe, die im Hafen liegen, müssen verlassen werden oder auslaufen. Das Hafengebiet wird von Land und von See her abgesperrt. Es dürfen sich keine Personen innerhalb des fest-

gelegten Sperrgebietes aufhalten.

Räumungsmaßnahmen der Sperrzone werden sehr kurzfristig bekanntgegeben.

An Land und im Hafengebiet über Lautsprecherdurchsagen und Helgoland Port UKW 67.

Von See kommend über Helgoland Port UKW 67, North Sea Traffic UKW 11 und der Seewarndienst.

Es werden Sperrsignale gem. SeeSch-StrO. Anlage 1, A18a, auf dem Ostmolenkopf des Vorhafens (einlaufend Stb.) gezeigt.

Bei den angekündigten Sperrungen besteht Einlauf- und Befahrensverbot!

Über die Dauer der möglichen Sperrzeiten können zurzeit keine Angaben gemacht werden (mehrere Stunden sind möglich).

Die Aufhebung der Sperrung erfolgt



landseitig über die Lautsprecherdurchsagen und seeseitig über die o.g. UKW Kanäle.

Weitere Auskunft erteilt das Hafengebäude unter **04725 81593 583** und UKW 67 Helgoland Port.

Während den Räumungszeiten ist das Hafengebäude nicht besetzt, dann nur noch über Mobil +49 151/61343868 erreichbar.

Die Schifffahrt wird um Aufmerksamkeit gebeten

Pagensand

Es finden Unterhaltungsarbeiten vom 02.07.2018 bis voraussichtlich 31.08.2018 im Bereich der Tonne 98 von Fahrinnen-Kilometer 660,5 bis 661,5 unterhalb des Radarturms Pagensand statt. Die Arbeiten werden nur am Tage und werktags, abhängig vom Wasserstand, von Land und von dem Ufereinbaugerät „**Juelssand**“ aus durchgeführt.

Besondere Rücksichtnahme ist in der Zeit von 3 Stunden vor bis 3 Stunden nach Niedrigwasser erforderlich.

Beim Passieren der Baustelle wird um erhöhte Aufmerksamkeit gebeten.

Im Zeitraum vom **13.06.2018** bis voraussichtlich **30.09.2018** wird innerhalb der Nordostreedde oberhalb der Mole 1 ein Lotsanleger als „Touch and Go“ Anlage errichtet.

Hierzu sind Ramm- und Installationsarbeiten erforderlich, die von Wasserfahrzeugen aus durchgeführt werden.

Es werden folgende Geräte eingesetzt:

Halbtaucher-Ramponten „Gerhard“

Ramponten „Jan“

Arbeitsschiff „Braune“

Lagerponten GB 104

Die Fahrzeuge zeigen die Signale gem. Regel 27 der Kollisionsverhütungsregeln (KVR) sowie der Seeschiffahrtsstraßenordnung (SeeSchStrO) Anlage 1 A.4, Abschnitt 1. und sind auf den UKW – Kanälen 68 und 16 erreichbar.

Die Arbeitszeiten werden über die Lage-meldung der Verkehrszentrale Brunsbüttel – Brunsbüttel Elbe Traffic - Kanal 68 – ausgestrahlt.

Das Baugebiet wird mit zwei beleuchteten g.s. S-Kardinaltonnen – Kennung – SFkl. (6) + Blk. 10 s / VQ (6) + LFl. 10 s – auf den Positionen

a) 53° 53,2366' N 009° 08,9183' E

b) 53° 53,2366' N 009° 08,7741' E

gekennzeichnet.

Der Bereich nördlich der Verbindungslinie der beiden Südkardinaltonnen bis zum Nordufer ist mit Ausnahme der Baufahrzeuge und Fahrzeuge der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung für die übrige Schifffahrt gesperrt.

Beim Passieren des Bereiches wird um äußerste Rücksichtnahme gebeten.

Freiburg

Im Zeitraum vom **22.08. ca. 07.00 Uhr bis 05.09.2018 ca. 15.00 Uhr** finden Bauwerksprüfungen und Instandhaltungsarbeiten am Sperrwerk Freiburg/ Elbe statt. Aus diesem Grund wird das Sperrwerk für den o.g. Zeitraum trocken gelegt.

Eine Durchfahrt für die Schifffahrt ist nicht möglich.

Das Sperrsignal auf Höhe des Radarturms ist zu beachten.

ELWIS –

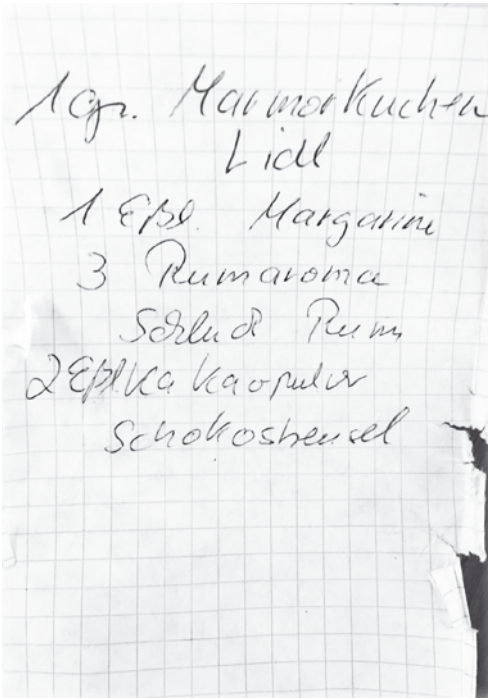
Elektronisches Wasserstraßen-Informationssystem



Georgs Kombüse präsentiert

Rumkugeln "Neuwerker Art"

Petra hat mir auf Neuwerk ihr
Rezept verraten:



Originalrezept



- 1 gr. Marmorkuchen - Lidl
- 1 Essl. Margarine
- 3 Rumaroma
- Schluck Rum
- 2 Essl. Kakaopulver
- Schokostreusel

Ich nehme einen kräftigen
„Kapitänsschluck“ Rum, 54 %
Gegebenenfalls 1 Esslöffel Margarine
zusätzlich als „Klebkraft“, denn die
Streusel wollten nur schwer haften. Die
Menge ergibt ca. 10 Kugeln.

Guten Appetit!

wünscht Gudrun Metzging



Regattatermine

Datum	Name der Regatta	Kategorie	Veranstalter, Ort
Juni			
1. - 3.	Blaues Band der Unterelbe	YS, OD	SCU, SVC, Elbe
2.	Cuxhavener Seewettfahrt	YS	SVC, Elbe
9. - 10.	Elbedamm-Regatta	J 24, Jollen	MSC, Hamburg
13.	Mittwochssegeln HKS	YS	BSC, Elbe
27.	Mittwochssegeln HKS	YS	BSC, Elbe
Juli			
14. - 18.	Störtebeker Opti Cup	Opti A+B	BSC, WSCH, Helgoland
27.	Baltic Anniversary Regatta (Elbe)	ORC, YS	NRV, Ostsee, Elbe
August			
4. - 10.	Sharpie EM	Sharpie	BSC, Hamburg
	Elbe Klassik Weekender	?	BSC, Hamburg
18.	28. Oberndorfer Medemgrund-	YS	SGO, Elbe
18. - 19.	Elbe Junior Cup	Opti	MSC, Hamburg
29.	Mittwochssegeln HKS	YS	BSC, Elbe
31. - 1.9.	Yachthafenfest	-	HYG, Wedel
September			
1.	Brunsbütteler Elbewettfahrt	YS	SVB, Brunsbüttel
8.	ASC Jubiläums-Regatta	YS	ASC, Elbe
8. - 9.	Sanduhr Regatta	J 24, Folke, Jollen	MSC, Hamburg
12.	Mittwochssegeln HKS	YS	BSC, Elbe
15.	Pagensand-Regatta	YS, ORC, OD	SCOe, Elbe
22.	Senatspreis der Elbe	YS, ORC, OD	BSC, ASV, Elbe
23.	Elbe-Ausklang	ORC, YS, OD	SVAOe, Elbe
26.	Mittwochssegeln HKS	YS	BSC, Elbe
November			
3. - 4	Letzte Helden	Jollen	BSC, Hamburg



ESV-Termine 2018

- | | |
|----------------------------|--|
| 22. August 2018 | - Erstes Optitraining nach den Sommerferien, ab 16:00 Uhr |
| 29. August 2018 | - Optitraining ab 16:00 Uhr |
| 05. September 2018 | - Optitraining ab 16:00 Uhr |
| 12. September 2018 | - Optitraining ab 16:00 Uhr |
| 12. September 2018 | - Monatsversammlung um 19:00 Uhr |
| 15. bis 16. September 2018 | - Absegn. Das Ziel wird noch bekanntgegeben. |
| 19. September 2018 | - Optitraining ab 16:00 Uhr |
| 26. September 2018 | - Optitraining ab 16:00 Uhr |
| 03. Oktober 2018 | - Optitraining Saisonabschluss ab 14:00 Uhr |
| 10. Oktober 2018 | - Monatsversammlung um 19:00 Uhr |
| 3. November 2018 | - Laternenfest |
| 14. November 2018 | - Monatsversammlung um 19:00 Uhr |
| 02. Dezember 2018 | - Ältesten- und Ehrentreffen im Vereinshaus
Beginn: 15:00 Uhr |

Foto: 8 Gänse plus Mama in Formation im Naturparadies Borsfleth

