



ESV Information

Elb-Segler-Vereinigung e.V.

Januar 2010



Mitglied im Deutschen Segler-Verband



ELB - SEGLER - VEREINIGUNG E.V. , HAMBURG

HERAUSGEBER:

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

VEREINSGELÄNDE:

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

KONTEN:

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

SPENDENKONTO:

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

INTERNETADRESSE:

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

VORSTAND:

1. Vorsitzender:

Axel Sylvester, Blankeneser Hauptstraße 97,
22587 Hamburg, Tel.: 040 / 86 60 80 22,
e-mail: axel.sylvester@mac.com

2. Vorsitzender:

Bernd Buchholz, Pinneberger Weg 15, 20257 Hamburg
Tel.: 040/850 91 57, e-mail: bernd.buchholz@web.de.

Schriftführer:

Dieter Holm, Dreangel 9 b, 24558 Henstedt-Ulzburg
Tel.: 04193 / 92 343, e-mail: dieter-holm@versanet.de

1. Kassiererin:

Ingrid Paradies, Königsbergstraße 117, 22880 Wedel
Tel.: 04103 / 81 785, e-mail: klausparadies@gmx.de

2. Kassierer:

Klaus Paradies, Königsbergstraße 117, 22880 Wedel,
Tel.: 04103 / 81 785, e-mail: klausparadies@gmx.de

Leiter der Jugendabteilung:

kommissarisch: Axel Sylvester

Obmann Yachthafenausschuss:

Matthias Weiss, Stiefmütterchenweg, 22607 Hamburg,
Tel: 0179 222 30 94,
e-mail: matthias.weiss@baslerweb.com

Obmann Köhlfleetausschuss:

Dr. Stephan Diebitz, Feldstraße 5, 22696 Witzhave
Tel: 04104/ 690 220, e-mail: ln2@gmx.de

Obmann INFO - Redaktion:

Henning Dau, H.-v.-Ohlendorff-Str.83,
22359 Hamburg, Tel.: 040 / 605 56 11,
e-mail: henning-dau@arcor.de

Obfrau Fahrten-und Festausschuss:

Kathrin Diebitz, Feldstr. 5, 22969 Witzhave
Tel: 04104 / 690 220; e-mail: kdiebitz@web.de



Inhaltsverzeichnis

Seite	Thema
Titel	J/24 im Morgenlicht
2	Impressum
3	Inhaltsverzeichnis
4	Familien- und Schiffsmeldungen
5	Aus den Versammlungen
6	Hamburger Segler-Verband: Verkehrssicherungspflichten
10	Gelände- und Hallenordnung
15	Einladung zur Ordentlichen Jahreshauptversammlung am 20.02.2010
16	Tagesordnung der Ordentlichen Jahreshauptversammlung
17	Von Schmetterlingen und Reissäcken - von Heinz Valet
19	Flotte Metzting - von Kai Metzting und Maleachi Focken
22	Das Weihnachtsmatchrace
26	Eine ganz ungewöhnliche Odyssee
27	Der Besuch der alten Dame
30	Ergebnisliste Weihnachtsmatchrace
31	Fotos vom Weihnachtsmatchrace
34	Unser Repräsentant beim 60. Kutterzirkus
35	Tannenbaumregatta
36	Katerbummel
37	Der ESV-Buchtip
37	Echt nützlich, so ein Internetforum
38	Aus Georgs Kombüse
39	ESV-Termine
Rückseite	Collage zu Flotte Metzting, von Frauke Büker

Bildnachweis: Titel: Axel Sylvester, Rückseite: Fotocollage von Frauke Büker,
Weitere Fotos in dieser Ausgabe von: Axel.Sylvester (S. 22-25, 31-33, 35), Gudrun Metzting
(S. 19, 20) Heinz Valet (S. 4) Kathrin Diebitz (S. 36) Christa Sylvester (S. 25)

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 Diskette, CD oder per E-mail soweit
möglich einschicken. e-mail: henning-dau@arcor.de oder christa.sylvester@mac.com
Unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos werden mit Sorgfalt behandelt, die Redak-
tion kann jedoch keine Haftung übernehmen.



Familien- und *Schiffsmeldungen*

Benjamin Emil Valet ist geboren und hat Heinz und Renate zu ganz stolzen Großeltern gemacht. Wir gratulieren ganz herzlich.



Horst Kreth und Elke Hörnstein haben ihre Hog Steana verkauft.

Andreas Michelchen hat seine Galaxie verkauft.

Matthias Weiss hat seine Fezzo verkauft.



Aus den Versammlungen

Mitglieder- und Schiffsbewegungen

De Seilkamerod Dark Blessman wüllt mit sien Schipp op uns Gelänne as Gast liggen. Unsern 1. Vorsitzenden Axel mokt no ´n paar Anmerkungen dor to. Dat mutt al sien Ordnung hebben.

Schriftverkehr

Kathi hätt mit Pro-Gas verhandelt, de Tankmiete hätt sik halbeert. Bi dat Gas schall ok no wat sport warn. Uns Kathi mokt dat schon.

1. und 2. Vörsittende

Axel vertellt vun dat Matchrace am 12.12.2009

De Süderelbe kümmt ok wedder, dor wart noch een poor Lüd brukt, de dat Schipp mit överföhr.

Dat gift all 13 Meldungen föt dat Race, 8 könnt jümmers mitmoken.

För de ganze Vörbereitungen ward ook noch een poor Lüd brukt.

Antje ward wedder ne feine Supp koken.

Bernd vertellt vun dat HSB- Darlehn. Dat Darlehn is nu 3914,- €. Dat mut in 4 mol trüch toolt warn. Und wi mööt no 4736,- € betoolen.

Andreas Michelchen hett sien Schipp verköfft, denn dat Schipp ut de Hall rut nohmen un ohn wat to seggen de Hallenplan ännert. So geht dat nich! Dat Winterloger mutt he jümmers betolen, we he nich vörn 15. September wat seggt. Dat steiht so in uns Hallenordnung.

Schatzmeisterin und Schatzmeister

Ingrid will hüt de Stromregnungen in de Hand utbetoolen. Son Klekkerkrom schall nich överwiest oder vun Konto afrokken warn. Dat giff blot Kuddelmuddel.

Köhlfleetobmann

De Schlengel schall no dat Race rut und rundum verscheunert warn, so mit Pinsel und Farv.

De Gemeinschaftsdienst kümmt wedder as List, wo jeden een sik wat utseuken un sik denn indreegen kann, wann de Arbeit mokt is. Dat heurt sikk bannich kommodich an.

Bi de Winde hät een Windenfohrer wohl slopen. Denn Block hätt de Notaffschaltung twei mokt. Iss ober jümmers all wedder trecht mokt worn.

De Vörstand hett de Hallen- und Gelänneordnung överarbeitet, ji kriggt dat in de nächste Info ton Lesen.

Fahrten- und Festausschuss

De erweiterte Vörstandssitzung mit Greunkohl, Kokkwuss und Kassler iss am 23. Januar 2010 in uns Vereinshus um Klock 15.00

De Fohrt no Helgoland iss rappeldicke utbucht.



Hamburger Segler-Verband:

Verkehrssicherungspflichten im Verein

Im folgenden Zitate aus dem Papier des Hamburger Segler- Verbandes, zur Erläuterung warum wir nicht nur die Gelände- und Hallenordnung ändern müssen.

(.....)

1. Eigene Maßnahmen

„Soweit Vorschriften, Unfallverhütungsvorschriften, DIN-Normen und technische Regelwerke nicht vorhanden sind oder nicht auf den Vereinsbetrieb passen, ist es empfehlenswert, eigene Maßnahmen und Vorschriften zu erarbeiten, Kontrollen durchzuführen und ggf. Sachverständige zuzuziehen.“

„Es muss deshalb festgelegt werden, dass nur CE- gekennzeichnete Geräte verwendet werden dürfen.“

„Besondere Vorsicht ist erforderlich bei der Benutzung selbstgebaute Fahrzeuge (z.B. Hafentrailer) und Lagerhilfen (Böcke, Pallen, Aufhängungen unter der Hallendecke für Mastlagerung und Zubehörlagerung, Borde und Vorratsschränke für Materiallagerung). Hier helfen nur Benutzungsordnungen, die lediglich Fahrzeuge und Gegenstände mit einem Mindestsicherheitsstandard erlauben, und regelmäßige Kontrollen.“

„So kann z.B. bei luftbereiften Fahrzeugen vorgesehen werden, dass die Reifen nicht älter als 6 Jahre sein dürfen. Es können Vollgummireifen vorgesehen werden. Böcke und Pallen können einer Lastprobe unterzogen werden. Bei Materialien können Höchstlagermengen festgelegt werden, die in einem Arbeitstag verbraucht werden können.“

2. Vereinsinterne Organisation

„Schaffung einer besonderen Zuständigkeit für die Einhaltung der Verkehrssicherungspflicht.“

Zuständiges Vorstandsmitglied

„Ein Vorstandsmitglied sollte als „Sicherheitsbeauftragter“ bestellt werden. Dieser „Sicherheitsbeauftragte“ sollte nicht nur die Kontrolle über die Arbeitssicherheit, sondern auch die „technische Kontrolle“ in Hinblick auf die Einhaltung der Verkehrssicherungspflichten durchführen.“

„Einrichtung vereinsinterner sachverständiger Kommissionen für die Kontrolle von Lagern, Lagerflächen und eingelagerten Gegenständen; die Kommission sollte außer der Kontrollbefugnis auch Sanktionsbefugnisse bei Verstößen haben.“

„Durchführung regelmäßiger Kontrollen im Herbst und im Frühjahr, bei denen die Einhaltung der Verkehrssicherung durch die Vereinsmitglieder, der Zustand der technischen Anlagen und der Zustand der verwendeten Arbeitsgeräte und Hilfsmittel (wie z.B. Hafentrailer, Slipwagen und Zugfahrzeuge) geprüft und dokumentiert wird.“



Benutzungsordnung für Vereinsgebäude

„Für ein eigenes Vereinsgebäude kann eine entsprechende Ordnung erlassen werden, die zumindest folgende Punkte behandeln sollte:

Überwachung des Zugangs zum Gebäude und des Verschlusses in den Zeiten, in denen das Gebäude nicht benutzt wird (z.B.: Schlüsselabgabe nur an registrierte Vereinsmitglieder, feste Verschlusszeiten in der Nacht, Hinterlegung eines Schlüssels bei der zuständigen Feuerwehr) Feuersicherheit und Brandabwehr (z.B. auch Feuerlöscher und Kontrolle der Feuerlöscher) muss zwingend über die Feuerkasse oder eine entsprechende Versicherung versichert sein.“.....

c) Benutzungsordnung für Vereinsgelände, Lagerflächen und Lagerhallen

„Für ein eigenes Vereinsgelände, für die darauf befindlichen Lagerflächen und für (Winter)- Lagergebäude sollte unbedingt eine entsprechende Ordnung erlassen werden, die zumindest folgende Punkte behandeln muss:

1. Überwachung des Zugangs zum Gelände und den Bauten darauf (z.B.: Schlüsselabgabe nur an registrierte Vereinsmitglieder, Öffnungszeiten und Verschluss von Winterlagerhallen, Hinterlegung eines Schlüssels bei der zuständigen Feuerwache),
2. Feuersicherheit und Brandabwehr (z.B. auch Feuerlöscher und Kontrolle der Feuerlöscher) einschließlich des Verbots der Lagerung brandgefährlicher Gegenstände (z.B. Reparaturmaterial, Treibstoffe und Gas), (...)
3. Bedienung von Geräten und Fahrzeugen nur durch Fachpersonal (z.B. Gabelstaplerschein, Führerschein bei Zugfahrzeugen und Benutzung öffentlicher Verkehrswege),
4. Freihaltung und Säuberung der Verkehrsflächen und Notausgänge, wobei die Freihaltung der Notausgänge regelmäßig kontrolliert und die Kontrolle dokumentiert werden sollte,
5. Personelle Zuständigkeit für das Gebäude,
6. Regelmäßige Kontrolle (einschließlich Dokumentation) der vorstehenden Punkte.,
7. Notfallzuständigkeit.

„Die nächsten Punkte sollten nicht nur in eine Benutzungsordnung aufgenommen werden, sondern auch zum Gegenstand der einzelnen Lagerverträge mit den Vereinsmitgliedern gemacht werden; hier ist ggf. eine sogenannte Unterwerfungsklausel, die die Vorschriften der Benutzungsordnung in den Einzelvertrag einbezieht, in die Verträge aufzunehmen:

Zur Lagerung zugelassene Gegenstände:

Schiffe, Treibstoffe in Schiffstanks, Fahrzeuge (Trailer, Zugfahrzeuge, Privatfahrzeuge), Arbeitsmaterial (insbesondere die zulässige Menge

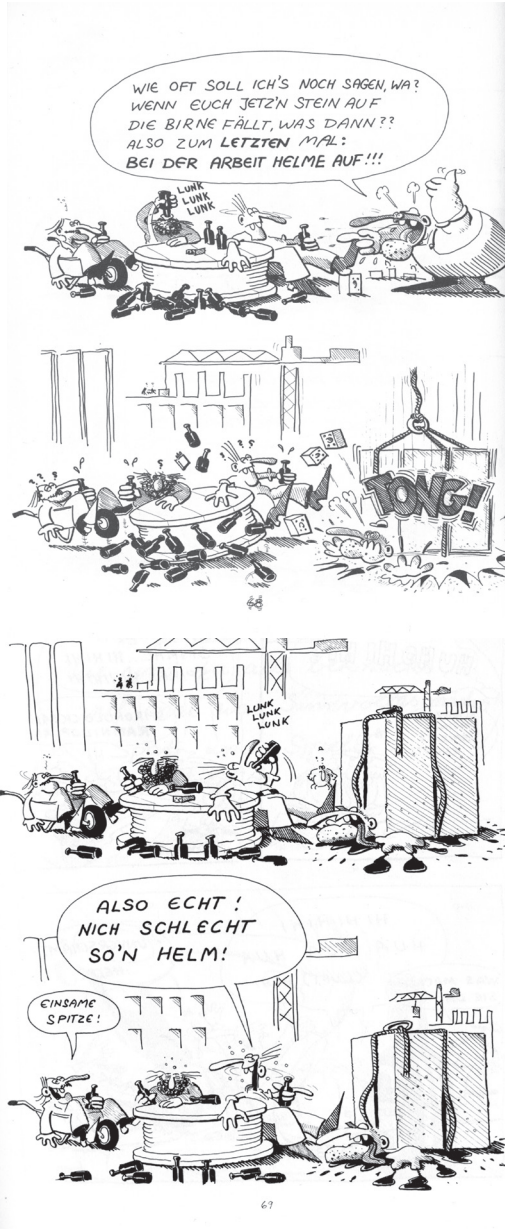


feuergefährlicher Materialien wie Farben und Kunststoffe),

Sicherheitstechnische Anforderung an die zugelassenen Gegenstände:

Sicherheit der Bereifung bei Hafentrailern, (Empfehlenswert ist die Benutzung von Vollgummireifen; sonst die regelmäßige Erneuerung der Reifen ca. alle 6 Jahre, Verwendung des richtigen Reifendrucks), Standsicherheit bei Hafentrailern unter Berücksichtigung der Stabilität der aufgeladenen Boote; Zulässige Achslast bei Hafentrailern, Art des Abfallens im Winterlager, Verbot, Pallen zu entfernen, Verbot der Lagerung in gefährlicher Form (z.B. nicht vorgesehene Aufhängen an der Decke oder an den Seitenwänden einer Winterlagerhalle), Abwehr von elektrischen Defekten durch Benutzung der Elektroanlage durch die Einlagerer (ausschließliche Zulassung von geprüften Geräten mit CE -Kennzeichen); Verbot der Benutzung von Heizgeräten, Art und Bauweise von Außenanlagen: z.B. Abplanungen außen gelagerter Boote nur mit feuersicheren Planen, Art und Aufbau sogen. fliegender Bauten und Gerüste zum Schutz außen gelagerter Boote, Verpflichtung der einlagernden Vereinsmitglieder zum Unterhalt einer Haftpflichtversicherung (die normale Haftpflichtversicherung schließt üblicherweise Schäden bei der Benutzung von Booten aus).“ (.....)

An dieser Stelle erübrigt sich jeder wohlmeinende Kommentar in Richtung Vorstand, wir würden übertreiben, wenn wir die Gelände- und Hallenordnung wie im folgenden Vorschlag niedergeschrieben, ändern müssen. Was „Werner“ dazu denkt wirft ein humorvolles Schlaglicht auf die allseits um sich greifende Regulierungs- und Absicherungsflut.





Gelände- und Hallenordnung

Hamburg, im November 2009

Allgemeiner Teil:

1.1. Rechte **ESV-Satzung vom 24. 01. 1981 - § 1/II**

Der Verein bezweckt die Pflege des Segel- und Motorbootsports. Diesem Zweck dienen die dem Verein gehörenden Anlagen, Gebäude und Wassersportfahrzeuge und technischen Geräte.

1.2. **Wirtschaftlichkeit**

Grundsätzlich sollen die Ausgaben für das Vereinsgelände am Köhlfleet von den Beiträgen der Bootslagerung gedeckt werden. Die Vergabe der Lagerungsplätze und der Hallenanrechte erfolgt nur durch den Vorstand.

1.3 **Anrecht**

Jedes Mitglied ist berechtigt, die Einrichtungen des Vereins (Winterlager, Slip, Hilfswerkzeuge usw.) nach Maßgabe der dafür geltenden Bestimmungen zu benutzen. Gästen kann die Benutzung der Einrichtungen, auf jederzeitigen Widerruf, vom Vorstand gestattet werden. Bei begrenzter Anzahl der Lagerungsplätze und bei der Vergabe der Hallenrechte wird u. a. die Dauer der Mitgliedschaft und die Mitarbeit im Verein zugrunde gelegt.

Ein Anrecht auf einen Lagerungsplatz hat nur das Mitglied, das mit seinen Beitragszahlungen auf dem Laufenden ist und die festgesetzten Umlagen bezahlt hat. Die Winterlagergebühr ist vor dem Aufslipptermine zu bezahlen.

1.4. **Hallenanrecht**

Hallenanrechte haben die Vereinsmitglieder, die die dafür festgesetzte Umlage bezahlt haben.

Es können maximal 40 Hallenplatzanrechte in der Größe von 3,00 m x 10,00 m vergeben werden. (s. Anlage).

Das Anrecht verfällt mit:

- der Beendigung der Mitgliedschaft
- der schriftlichen Verzichtserklärung.
- Rückerstattung der Umlage:

Die Umlage vermindert sich pro Jahr um 1/10 und wird auf Antrag zurück erstattet. Schiffseigner ohne Hallenanrecht, die einen Hallenplatz in Anspruch nehmen, zahlen einen erhöhten Quadratmeterbeitrag.

Beim Tode eines Mitgliedes kann ein Angehöriger noch 2 Jahre die Rechte und Pflichten des Verstorbenen, die dieser Ordnung zu Grunde liegen, in Anspruch nehmen.



1.5. Pflichten

Das Lagern, Slippen und Versetzen geschieht in jedem Fall auf das Risiko der Bootsigner. Ist der Eigner nicht anwesend, darf das Boot nur auf Anordnung eines Vorstandsmitgliedes bewegt werden.

Für jedes Schiff muss eine Haftpflichtversicherung in ausreichender Höhe abgeschlossen sein und nachgewiesen werden.

Für den ordnungsgemäßen Zustand der Anlagen und Geräte ist jedes Mitglied verantwortlich; Schäden sind dem Vereinsgeländeausschuss bzw. dem Vorstand sofort zu melden. Ein Schadenmeldebuch liegt im Verein aus.

1.6. Erhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen

Jedes Vereinsmitglied, das die Anlagen und Einrichtungen der ESV in Anspruch nimmt, ist verpflichtet, die erforderliche Arbeitszeit für die Erhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen zu leisten.

Nach Beendigung des 65. Lebensjahres können ordentliche Mitglieder den Arbeitsdienst auf freiwilliger Basis leisten.

Nicht geleistete Arbeitsstunden müssen mit dem gemäß Versammlungsbeschluss festgesetzten Entgelt ausgeglichen werden. Das Entgelt beträgt z. Zt. 20,--€/Stunde (2010).

2. Besonderer Teil, Aushang auf dem Gelände Köhlfleet

Das Rauchen und der Gebrauch von offenem Feuer sowie Flex- und Schweißarbeiten sind in den Hallen polizeilich untersagt. Der Vorstand genehmigt diese Arbeiten nur im äußersten Notfall und unter strengsten Sicherheitsauflagen.

Gasflaschen, Benzin, Altbatterien, ausrangerierte Reifen und Altöl dürfen nicht auf dem Vereinsgelände gelagert werden.

Farben, Verdünnungen und sonstige brennbare Werkstoffe dürfen nur in solchen Mengen gelagert werden, die erforderlich sind, um das Schiff einmal instand zu setzen.

An jedem Boot in der Halle muss ein gültig geprüfter Feuerlöscher mit mindestens 2 kg Pulver und für jedermann zugänglich bereitstehen.

Das Bordnetz ist von der Bordbatterie zu trennen, wenn sich niemand an Bord befindet, ebenso ist das unbeaufsichtigte Laden von Bordbatterien untersagt.

Die Wege zwischen den Schiffen und zu den Ausgängen in der Halle sind freizuhalten. Alle am Schiff stehenden Leitern sind beim Verlassen des Geländes vom Schiff zu entfernen und darunter zu lagern. Außenlieger lagern ihre Leiter an einem geeigneten Platz in der Halle.

Der Stromverbrauch bei Neubauten, Umbauten und Reparaturen (siehe 2.4) ist nur mit Zwischenzähler gestattet. Der Anfangszählerstand ist vor Beginn der vom Vorstand genehmigten Arbeiten auf der Genehmigung einzutragen. Ebenso ist der Endzählerstand nach Beendigung der Arbeiten vor dem Abslippen oder spätestens bis zum 15. Mai in die Genehmigung einzutragen.



Bei Missachtung ist ein Pauschalbetrag von € 100,- sofort fällig.
Alle Rungen an den Slippwagen in der Halle sind zu entfernen.

2.2 Auf und Abslippen

ist Gemeinschaftsarbeit mit Gruppenbildung.

Herbst:

Das Aufslippen beginnt jeweils am 2. Wochenende im Oktober und sollte nach 3 Wochen gemäß Slipplan abgeschlossen sein.

Frühjahr:

Das Abslippen beginnt jeweils am 1. Wochenende im April. Ab 15. Mai wird das Sommerliegegeld von zur Zeit (2010) € 50,- erhoben.

Winden- und Fahrzeugbedienung:

Die Slippwinde und die Zugmaschinen dürfen nur von eingewiesenen Mitgliedern und mit Genehmigung des Vorstandes bedient werden. Der Vorstand benennt die zur Einweisung fachlich geeigneten Mitglieder.

Die Berechtigten werden durch Aushang im Vereinshaus namentlich bekannt gegeben.

2.3 Staubarbeiten in den Hallen

Schmutzarbeiten dürfen nicht in den Hallen gemacht werden. Maschinenschleifarbeiten nur mit Absauganlage.

Unterwasserschleifarbeiten müssen bis Jahresende abgeschlossen sein.

Trockenschleifarbeiten müssen bis 1. März beendet sein; nach diesem Termin dürfen nur noch Nassschleifarbeiten durchgeführt werden.

2.4 Neubauten, Umbauten und Reparaturen

Neubauten, Umbauten und Reparaturen müssen vom Vorstand genehmigt sein; die Auflagen sind zu erfüllen bzw. zu beachten. Die Genehmigung wird in einem Ordner im Vereinshaus abgelegt. Die Genehmigung beschreibt die Art und den Umfang der Arbeiten, die Auflagen und die Zählerstände des Zwischenzählers zu Beginn und zum Ende der Arbeiten.

2.5 Ordnung im Winterlager

Jedes Mitglied und jeder Gastlieger, das/der gemäß dieser Ordnung sein Boot einlagert, sollte sich gegenüber den anderen Mitgliedern so verpflichtet fühlen, dass es nach Beendigung des Auf- oder Abslippens seinen Platz aufgeräumt verlässt und Pallholz und anderes Vereinseigentum ordnungsgemäß in den entsprechenden Lagerraum bringt. Ebenso sollte es selbstverständlich sein, dass der Arbeitsplatz täglich sauber und aufgeräumt verlassen wird.

Ordnung ist vorbeugender Unfallschutz!



Zur Erinnerung:

Anlage 1 als Aushang im Vereinshaus und in den Halle Gelände- und Hallenordnung Anlage 1

Hinweise zur Benutzung von elektrischen Geräten zu Instandsetzungsarbeiten, Neubauten und Reparaturen

Die Gelände- und Hallenordnung, insbesondere der Teil 2 und die Vorschriften der VDE sind zu beachten.

Instandsetzungsarbeiten mit 220- Volt- Geräten.

Im Winter- und Sommerlagerbeitrag ist der Stromverbrauch für folgende Arbeiten enthalten:

Reinigen des Schiffes mit dem Hochdruckreiniger (380 Volt).

Einmaliges Schleifen / Polieren des

Unterwasserschiffes,

Überwasserschiffes,

Decks,

Zubehörs, wie Masten, Bäume, Grätings usw.

Für alle Arbeiten, die nicht unter II aufgeführt sind, muss eine Genehmigung des Vorstandes eingeholt werden.

Der Vorstand hält schriftlich fest:

Schiffsname / Eigner / Art der Arbeiten / Zählernummer / Zähleranfangsstand
besondere Erlaubnis für Trenn-, Brenn- und Schweißarbeiten, bzw. Arbeiten mit
Heißluftgeräten

Aushändigen des Merkblattes und Hinweise auf besondere Auflagen.

IV. Zwischenzähler 220 Volt

Den Zähler hat der Schiffseigner bereitzuhalten und folgendes zu beachten:

Der Zähler muss senkrecht und vom Erdboden ablesbar in Schiffsnähe aufgehängt werden.

Auf dem Zähler müssen

Schiffsname

Zähleranfangsstand

Datum

Unterschrift des Vorstandes

sichtbar angegeben sein. Der Zählerstand ist nach Beendigung der Arbeiten bzw. vor dem
Ablippen spätestens am 15. Mai in der Stromliste einzutragen.

V. Zähler 380 Volt

Vor Benutzung der 380- Volt- Steckdose ist der Vorstand zu unterrichten und die
zusätzliche Genehmigung für diese Arbeit einzuholen.

Der Vorstand oder andere vom Vorstand autorisierte und bekannt gemachte Mitglieder



notieren auf der Genehmigung:

zusätzliche Arbeiten,

Zähleranfangsstand täglich,

besondere Auflagen / Hinweise.

Sofort nach Beendigung der Arbeiten bzw. täglich ist der Endstand des Zählers vom Vorstand oder autorisierten Mitgliedern zu notieren.

Wird das vereinseigene Schweißgerät benutzt, ist dieses zusätzlich zu vermerken (erhöhter KWh-Preis).

VI. Beleuchtung

Arbeitszeiten liegen zwischen 08.00 und 20.00 Uhr. Ausnahmen sind nur mit Genehmigung durch den Vorstand zulässig.

Bei allen Arbeiten in den Hallen ist die Hallenbeleuchtung am Tage grundsätzlich nicht einzuschalten; wird Licht am Arbeitsplatz benötigt, so sind Handlampen (nach VDE) zu benutzen und zwar

ohne Zähler bei Instandsetzungsarbeiten

mit Zähler bei allen anderen Arbeiten.

VII. Elektrische Heizungen

Heizen, in welcher Form auch immer, ist grundsätzlich verboten!

VIII. Widerrechtlicher Stromverbrauch

Wer widerrechtlich Strom verbraucht, hat den in der Gelände- und Hallenordnung vorgesehenen Pauschalpreis von z. Zt. 100 Euro sofort zu zahlen und muss seine Arbeiten, bis zur Klärung durch den Vorstand bzw. den Ältestenrat, einstellen.

Ebenso wird der Betrag von 100.- Euro fällig, wenn der Anfangsstand vor Beginn der Arbeiten oder der Endstand (spätestens am 15. Mai) nicht auf der Genehmigung eingetragen wurde.



Einladung

zur Ordentlichen Jahreshauptversammlung der Elb- Segler- Vereinigung e.V.

Am 20. Februar 2009 im Norddeutschen Regattaverein – NRV
Schöne Aussicht 37
22085 Hamburg

Einlass ab 15.00 Uhr. Wie immer mit Kaffee und Kuchen
Im Anschluss gegen ca. 18.00 Uhr werden wir mit einem besonderen Buffet verwöhnt. Das Motto ist noch nicht festgelegt, weil die Bewirtung im NRV wechselt. Das Buffet wird wieder vom Festausschuss subventioniert, soll wieder 20.- Euro kosten und ist garantiert sein Geld wert.
Wir bitten Euch – wie immer – um vorherige, rechtzeitige Anmeldung, um dem Gastronomen die genaue Anzahl der Esser mitteilen zu können.
Anmeldung ab sofort bei Kathrin Diebitz unter der Telefonnummer 04104 – 690 220 oder per e-mail an kdiebitz@web.de oder

durch Eintrag in die Liste im Vereinshaus.
Diejenigen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen:
Hinfahrt: der 6er Metrobus fährt ab Hauptbahnhof bis zur Haltestelle Zimmerstraße in Richtung U- Bahn Borgweg um 14:28 - 14:35 – 14:43 – 14:50, die Fahrzeit bis Zimmerstraße beträgt 11 Minuten, der Fußweg zum NRV noch einmal 10 Minuten.
Rückfahrt: ab Zimmerstraße Richtung Marco- Polo- Terrassen bzw. U- Bahn Rödingsmarkt um 20:03 – 20:13 usw. alle 10 Minuten und ab 23:03 alle 20 Minuten bis 03:43.

Verkehrszettelplan





Tagesordnung

der Ordentlichen Jahreshauptversammlung der Elb- Segler- Vereinigung e.V.

Am 20. Februar 2010, Beginn 16:00 Uhr
Im NRV- Clubhaus an der Alster, Schöne Aussicht 37

- 0 Eröffnung der Versammlung durch die Seilers vom Köhlfleet
- 1 Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
- 2 Verlesung und Genehmigung des Protokolls der Monatsversammlung Januar 2010
- 3 Mitglieder und Schiffsbewegungen
- 4 Ehrungen
- 5 Geschäfts- und Kassenberichte
- 6 Bericht der Revisoren und Entlastung des Vorstandes
- 7 Wahlen
- 8 Festsetzung der Beiträge
- 9 Genehmigung des Haushaltsvoranschlages 2010
- 10 Anträge u.a. Änderung der Gelände- und Hallenordnung
- 11 Verschiedenes

Nach Beendigung des offiziellen Teiles der Versammlung

- 12 Als gemeinsames Essen ein festliches Buffet
- 13 De Seilers vom Köhlfleet
- 14 Vergabe des Hein- Garbers Gedächtnispreises und Ehrung ESVer des Jahres 2009
- 15 Klönschnack



Von *Schmetterlingen* und Reissäcken...

Die Glosse zum Thema Slippen hat mir sehr gut gefallen. (Geträumt hatte sie übrigens Henning D.!) Die Schiffe sind mittlerweile längst alle in den wohlverdienten Winterschlaf gefallen. Dennoch war und ist diesmal alles etwas anders! In den Hallen, namentlich in der einen, gähnen Freiräume, in denen sich noch ganze Optiflotten – wenn wir sie denn hätten – unterbringen ließen!

Was ist geschehen? Früher präsentierte der Köhlfleetobmann nach schlaflosen Nächten jeweils auf der September- Versammlung die Belegungspläne der Hallen und des Geländes. Das hat eigentlich auch immer recht gut funktioniert.

Natürlich gab es immer wieder Fälle, wo der eine am liebsten von hinten nach vorn und der andere von oben nach unten und überhaupt in den Herbstferien passt das Slippen eigentlich gar nicht, da man ja schon eine Reise gebucht hat. Ach ja, und gerade der Reisende hatte immer noch an seinem Slippwagen zu tun, holte ihn allerdings schon Anfang September „vorsorglich“ aufs Gelände, wo er dann bis Ende Oktober von den Kollegen hin und her manövriert werden durfte. Wenn das dann auch noch ein so genannter „Deichselwagen“ von unseren Hurtigseglern war – Oh hau ha! Dieses Mal war alles anders. Der komplette Köhlfleetausschuss - wer hat

da eben gesagt: „Viele Köche verderben den Brei? - befand über die herbstlichen Einlagerungsplätze und Modalitäten. Neu war, dass die Außenlieger erst nachdem die Hallen befüllt waren, slippen sollten. Damit wollte man erreichen, dass genügend Rangierraum vorhanden ist. Nachteil, siehe oben, die Herbstreisen...

Doch jetzt zu den erstaunlichen Hallenfreiräumen. Richtig ist, dass in der einen Halle zwei Schiffe weniger berücksichtigt werden mussten. Dafür kamen zwei kleinere neu hinzu. Ein weiteres, ursprünglich eingeplantes, stieg überraschend aus und wurde durch keinen Aufrücker ersetzt.

Durch die andere Halle flog ein Schmetterling, will sagen ein Schiff stand nicht plangerecht auf seinem Platz. Es fehlten „nur“ ca. 30 cm! Das hatte zur Folge, dass die beiden platzgleich geplanten Schiffe gemeinsam nicht mehr in diese Halle passten! Glück im Unglück: Ein Schiff davon wird, der Zufall will es, den Winter nicht auf unserem Gelände verbringen. Der andere Eigner entschied, obwohl er schon lange ein Anrecht hat, dann bleibe ich dieses Jahr draußen!

Der „eigentlich-30 cm-Schieber“ – seine Hallenmitbewohner entschieden sich eindeutig gegen ein großes General-rein- und raus-Geschiebe - versuchte, um sein Gewissen zu beruhigen, bei den Liegern der anderen Halle um eben dieses Manöver zu



werben.

Auch hier jedoch eine hartleibige Absage. Spätestens damit war der Reissack umgefallen! Beziehungsweise da standen die alten Säcke eisern zusammen. Wie ein Mann!

Fakt ist, nur weil einer freiwillig auf seinen Platz verzichtet hat, haben wir unerklärbare Freiräume in den Hallen? Freiräume, die bei umsichtiger Umstauerei problemlos mit dem Verzichter hätten bestückt werden können!

Eins ist schon mal klar, ich würde auf keinen Fall verzichten!!!

Ein Gutes hat das Ganze. Unser Sicherheitsbeauftragter hat mittlerweile neben seinem Schiff soviel Platz, dass er als Test problemlos einen elektrischen Treppenlift montieren könnte. Bei fachgerechter Installation (ESV Norm 6312) von elektrischen Treppen kämen wir der drohenden Vergreisung der Segelkameraden entgegen und außerdem hätte es den Vorteil, dass man nicht immer die Leitern wegstauen müsste!

Auf den dann entstehenden Lichtungen zwischen den Schiffen könnten wir ansprechend arrangierte mobile

Blumenkübel aufstellen. Aktion: „Unsere Hallen sollen schöner werden.“ Ich könnte mir vorstellen, dass uns Antje bei der Gestaltung (wäre dann Bio-Arbeitsdienst) mit ihrem „Grünen-Daumen-Rat“ zur Seite stehen würde.

Zurück zu unserem Sicherheitsbeauftragten.

Es ist erstaunlich, dass er in der Lagerung von PKW- Reifen auf Felgen (für straßentaugliche Trailer) in der Halle sofort das Risiko von nicht vertretbaren Brandnestern sah. Dieselben mussten entfernt werden.

Gut so, wer will schon Brandnester unter seinem Hallendach hegen.

Mich erstaunen allerdings die ebenfalls in der Halle lagernden LKW- Reifen. Sie bestehen vermutlich aus unbrennbaren Materialien.

Na ja, ich kenn mich da eben doch nicht so genau aus.

Der ebenfalls alte Sack, Heinz Valet



„Flotte Metzling“

*Erlebnisbericht der Besatzung der „Albatros“
über ihre Reise von Wedel mit Ziel Ostfriesische Inseln*

von: Kai Metzling und Maleachi Focken

Nachdem meine Eltern endlich den Weg zu Maleachi gefunden hatten und wir alle Sachen fertig gepackt und auch verstaut hatten, ging es dann doch noch los. Die Reise fing schon mal gut an. Direkt nach dem Auslaufen aus dem Hafen flüchteten wir schon vor dem ersten Gewitter hinter Lühesand. So ging die Fahrt dann auch weiter: Unwetter, Gewitterböen,

steile Wellen und 2 chaotische Möchtegern-Fahrtensegler.

Schon am zweiten Tag hatten wir Wind gegen Strom in der Elbmündung. Male (Maleachi) hat zum Glück sehr schnell steuern gelernt, da wir jetzt die Fock bergen und mit unserem neuem 5 PS Außenborder weiterfahren mussten. Wieder einmal waren





wir dem Flottenkapitän Klaus weit voraus. Auf Höhe Cuxhaven gingen wir dann in den Schlepp Richtung Neuwerk. Wir kämpften uns bis fast zum Bauernhafen durch, mussten uns dann allerdings wieder einmal vor einem Unwetter verstecken und gingen bei "Barbeel" längsseits. Am

und das Segel hat sich vom Surfbrett gelöst. Kai sorgte dafür, dass das Schlauchboot heil im Hafen ankam, und Male musste mit dem Segel an Land schwimmen. Gudrun sorgte dafür, dass "Albatros" wieder bewohnbar aussah. Wir gingen auf den Turm von Neuwerk und genossen die



nächsten Morgen sind wir bei ca. 6 Bft. in den Hafen von Neuwerk eingelaufen. Dies war gar nicht so einfach, da der Wind uns stark trieb und der Motor in der Hafeneinfahrt plötzlich versagte. Auf Neuwerk angekommen gingen wir sofort surfen. Doch das klappte nicht so recht, da mittlerweile 7 Bft. herrschten und die Wellen 0,5 - 0,7 Meter hoch waren. Das Schlauchboot ist fast hintenüber gekentert

Aussicht.

Nächster Tag: Erstes Mal Sonne und wir surfen bei leider sehr wenig Wind.

Wir fahren weiter nach Spiekeroog. Eine sehr gemütliche Reise im Schlepp. Doch mitten auf dem Meer kamen Schwebfliegen in Massen. Kai hat ein neues Hobby für sich entdeckt: Schwebfliegen mit dem Deckel einer Spriteflasche zerdrücken.



Zum Glück kann man die Pinne feststellen, denn wir beschlossen zu schlafen; was wir dann auch getan haben. Nach ausgiebigem Mittagsschlaf im Schlepp, haben wir mit unserem Campingkocher Suppe gekocht und danach wieder geschlafen.

Aufgeweckt wurden wir durch den Flottenkapitän, um den Leuchtturm Roter Sand zu betrachten. Wir blieben ca. 2 Minuten wach, danach weiterschlafen.

Die darauf folgende Nacht will besonders beschrieben werden: Es war die erste Nacht vor eigenem Anker. Wir wussten noch nicht einmal ob der Anker überhaupt hält! Nachts brach ein fürchterliches Gewitter herein. Es goss in Strömen, wir konnten nicht einmal die Leuchttürme oder "Barbeel" sehen, wenn nicht gerade ein Blitz die Nacht erhellte, was dauernd geschah. Wir lagen völlig ungeschützt, weshalb unser Boot stark rollte. Zu allem Unglück war das Bullauge über Kais Kopf undicht und die Koje wurde völlig nass. Wir wollten den Flottenkapitän anrufen, doch das ging nicht, da das Handy von Kai genau in diesem Moment versagte. Kein Wunder, nach 7 Tagen ohne ein einziges mal den Akku zu laden.

Am nächsten Morgen begrüßte uns Klaus mit den Worten: "Heute Nacht hat es ziemlich geregnet. Habt ihr wahrscheinlich gar nicht gemerkt, oder?"

Kais Mutter war ebenso gut drauf: "Echt? Ich hab wunderbar geschlafen."

Am nächsten Tag kreuzen wir mit einem Wendewinkel von knapp 180° Richtung Baltrum.

Vor Baltrum ließen wir uns trockenfallen und gingen auf die Insel. Die Möwen klauten uns unser Eis und wir beschmissen die dreisten Viecher mit Sand. Auf dem Rückweg liefen wir erstmal 20 Minuten in die falsche Richtung und wurden dann noch fast von der Flut erwischt. Also ein vollkommen perfekter Tag!

Wieder einmal im Schlepp auf dem Weg nach Juist. Doch diese Schleppfahrt sollte besonders werden: Wir hatten die Schleppleine am Mast festgebunden und die Pinne festgestellt. Wir waren beide nach vorne gegangen, doch die Pinne hatte sich aus der Feststellung gelöst. Das Boot stellte sich quer und legte sich ca. 50° auf die Seite, bis Klaus es endlich merkte und bremste. Males erster Gedanke war: NEIN! Bloß nicht reinfallen, mein HANDY!!!

Auf Juist machten wir uns eine gechillte Surfwoche und Kais Eltern beschwerten sich über unser Aufstehverhalten. Kais Bruder Jan und dessen Freund Lennart wurden per Flugzeug von Maleachis Vater eingeflogen und Male wurde abgeholt.

Im Nachhinein können wir sagen: Eine elektrisierende Reise!



Das Weihnachtsmatchrace



Das Frühstücksbuffet sorgte vor dem Hellwerden für das leibliche Wohl der Segelverrückten.

Während sich im Vereinshaus noch gestärkt wurde, wurden auf dem Wasser die Tonnen ausgelegt und die Regattastrecke definiert. Das Startschiff „Betty“ lag bereit und die beiden J's wurden klargemacht. Auf die „Süderelbe“ wurde Glühwein verbracht, der Tisch gedeckt, die Kerzen angezündet und der Herd mit dem großen Glühweintopf eingeschaltet.

Punkt 8 Uhr Steuermannsbesprechung, ein herzliches Willkommen an die Teilnehmer und die Bitte, (dieses Jahr) alles

heil zu lassen.

Das hat zwar in diesem Jahr wieder nicht funktioniert, aber davon später.

Im ersten Rennen, das um 8:40 Uhr gestartet wurde, mussten die Rockprinzessinnen, sonst zuhause auf der Juellstrand, gegen das Sommerteam antreten.

Verkleidungsmäßig lagen sie zwar vorn, allerdings mussten sie sich seglerisch geschlagen geben.

Das änderte sich während des Round Robin der Gruppe A nicht. Auch die Intensivstation in Gruppe B konnte keines der Rennen für sich entscheiden, aber



auch sie waren augenscheinlich intensiv an seglerischen Operationen beteiligt.

Im dritten Rennen haben die Mumms durch ihre Verkleidung



als Kardinaltonnen möglicherweise als plötzlich auftauchende, sich rasant verlagernde Untiefen die Cuxis irritiert. Sie gewannen aber alle 3 Rennen und waren am Ende Sieger der Gruppe A.

In Gruppe B gewannen die irritierend Unverkleideten Frierenden 4 alle ihre Rennen, das Alster Match Team 2 der Rennen und Flying Circus 1 im Rennen gegen die Intensivstation.

Im Halbfinale setzten sich Mumm und die Frierenden 4 ebenfalls durch und schickten das Alster Match Team und das Sommer Team in das kleine Finale. Hier setzte sich der Vorjahressieger von der Alster durch.

Dank eingehaltenem Zeitplan sollte der Sieger des Finales aus 2 gewonnenen Finalrennen ermittelt werden.

Mit Spannung wurden diese von den Bänken vor der Flutmauer, vom Steg und von der „Süderelbe“ aus verfolgt. Nachdem Mumm im ersten Rennen durch ein geschicktes Tonnenmanöver gewinnen konnte, siegte Peer Kock mit „seinen“ Kindern im zweiten. Das alles entscheidende dritte Rennen gewann er dann ziemlich unverfroren auch noch und stand damit als diesjähriger Sieger fest. Besonders zu erwähnen sei an dieser Stelle, dass jeder

Teilnehmer sich noch einmal von der Ordnungsmäßigkeit seiner Schwimmweste überzeugt und der Appell an Vermeidung von Bruch an den Schiffen im nächsten Jahr ernster genommen wird! Es gelten





Vorfahrtsregeln und die allgemeingültige Umsicht auch dann, wenn sich das Boot noch nicht im Rennen oder der Startphase

Weihnachtsmatchrace 2010 bestätigt)
Herzlichen Glückwunsch an unsere Teilnehmer von Anfang an: Oomke Möller,

Katrin Möller,
Melanie Körner und
Stefan Schalk.

Und so fiel die Wahl beim Backwettbewerb aus. Der martialisch hergerichtete Fisch der Intensivstation fand eine Mehrheit der Jury: Zerteilt mit der Stuhl-Säge und erstochen mit der Gabel. Statt Gräten aber eine Apfelfüllung.



befindet. Zum Glück ist bezüglich der Schwimmwesten nichts passiert und wird im Hinblick auf den Schaden an der Juelssand eine einvernehmliche Einigung erzielt werden können.

Die nicht zu unterschätzenden weiteren Wettbewerbe um die beste Kostümierung und das beste Backwerk wurden durch eine Jury entschieden. Sehr deutlich lag die Kreativität der Mumm'schen Kardinaltonnen in der Bewertung vorne und setzte sich bei der besten Kostümierung durch (sehr gerne haben wir die Axel übers Wasser zugerufene Anmeldung für das



Der Weihnachtsmann persönlich nahm die Preisverteilung vor. Je ein Weihnachtsbaum für die Kreativwettbewerbe und ein



geschmückter Weihnachtsbaum für Peer Kock.

Für das Drumherum all der vielen organisierenden Arbeiten sei allen Freiwilligen gedankt: Allen Geld-, Kuchenspendern und Besuchern, den Sponsoren, Jan-Peter Helms und dem SVAOe für die Bereitstellung ihrer Schiffe, den Schiedsrichtern, den Schlauchbootfahrern, der HSgJ und dem NRV für die Bereitstellung der Schlauchboote und Herrn Vogler für die

Nutzungsmöglichkeit der „Süderelbe“ und Bernd Kröger für die „Betty“.

Zuversichtlich schauen wir in die Zukunft, auf das Weihnachtsmatchrace 2010. In welchem zeitlichen Rahmen, mit wie vielen Schiffen und damit mit wie vielen Mannschaften



wird sich entscheiden und ist natürlich davon abhängig, inwieweit die Bereitschaft besteht, weitere J's zur Verfügung gestellt zu bekommen.

In welchem Rahmen auch immer: Auf zum Weihnachtsmatchrace 2010, am 11. Dezember 2010. Hohoho.





Eine ganz ungewöhnliche Odyssee

Ich war so etwas wie ein Wunschkind. Ich glaube auch, ich bin ganz gut gelungen. Aber wessen Wunschkind war ich nun eigentlich?

Zunächst mal war ich im Grunde genommen auch kein Kind. Ich war mensch-geschaffen, auf einen Wunsch hin – nur von wem?



Über Funk wurde ich gewünscht. Entstand, wie ein Nutellabrötchen eben entsteht, man wird geschmiert. In diesem Fall ein leckeres Bäcker-Bahde-Brötchen, Megglebutter und – eben Nutella.

Katrin hat mich gewünscht. Für Jan-Peter. Oder umgekehrt. Jedenfalls wurde ich geschmiert, zum Anleger getragen und Jan-Peter ans Herz gelegt. Sprichwörtlich. Er steckte mich, warm eingepackt wie fast alle – nur eben in Alufolie – unter seine Schwimmweste. Ich fuhr Schlauchboot. Mir war warm. Ich hörte sein Herz klopfen. Und kann sagen, es schlug, wie es eben

bei einem ganz gelassenen Menschen schlägt. Zum Glück war ich so unter der Schwimmwest platziert, dass mir weder kalt noch zu warm war. Nutella ist ja zunächst mal nicht wirklich flüssig – und ist es bei Jan-Peters perfekter Platzierung auch nicht geworden.

Nach einigen Runden, einem kurzen

Spekulatius-Tankstopp auf der „Süderelbe“, bei dem ich Jan-Peter wieder einfiel – fiel ihm auch der Wunsch wieder ein. Katrin wollte doch wohl das Nutellabrötchen haben. Also wurde ich zu ihr gebracht – auf das Startschiff „Betty“, wo Katrin schon seit dem frühen Morgen eingesetzt war. Es blieb bei dieser Übergabe aber unklar,

wie das nun war: Katrin hatte sich das Nutellabrötchen für Jan-Peter gewünscht, weil der doch so gerne Nutella ist. Und Jan-Peter dachte, - tja, das wusste auch am Ende keiner mehr. Ich hatte jedenfalls viel Spaß beim Weihnachts-Matchrace. Bin ordentlich Schlauchboot gefahren, ohne dass mir kalt wurde. Habe das Treiben auf der „Süderelbe“ mitbekommen – also gehört und den Duft von Glühwein geatmet – und am Ende den knurrenden Magen von Niels beruhigt. Ein besseres Nutellabrötchenleben kann sich niemand vorstellen.

Christa Sylvester



Der Besuch der alten Dame

Ich bin schon recht betagt. Wurde aber vor geraumer Zeit wieder ganz gesund gemacht und bekam so etwas wie eine

veranstalten, oder besser, da muss ich mich berichtigen, wie Kai Metzging das erklärt hat: Das ist keine Regatta, das ist



Schönheitsoperation. Ich komm also wieder ganz gut herum auf den norddeutschen Gewässern. Ich glaube aber auch sagen zu können, dass ich meine alte Heimat am meisten liebe: Die Gewässer des Hamburger Hafens und die Elbe. Wenn es richtig kalt wird, und viele meiner Brüder und Schwestern in den Winterschlaf fallen, bleibe ich im Wasser. Und in der Adventszeit komme ich auch in diesem Jahr noch mal raus und erfülle vielen verrückten Segelfreunden einen Herzenswunsch.

Die sind nämlich so verrückt, so kurz vor Weihnachten eine Segelregatta zu

Matchrace!

Aber von Anfang an: Am Donnerstag habe ich so am Rande mitbekommen, dass das wohl gar nicht klappt, dass ich da überhaupt hinkomme: Die Schleuse ist am Freitag ab 8 Uhr morgens gesperrt. Bevor ich richtig enttäuscht sein konnte, entschied sich: Irgendwie geht es wohl doch. Ich wurde zum Köhlfleet geschippert und fand meinen Platz – wie schon im Vorjahr – am Schlenkel außen. Da erinnerte ich mich doch gleich – und freute mich auf Heinz, der hier immer alles klargemacht hat, mich und die Technik schon richtig gut kennt und hier den ganzen Matchracetag



über Glühwein und Spekulatius gereicht hat. Dann bekam ich mit, der käme gar nicht. Ein bisschen traurig fand ich das schon, aber als ich den Grund hörte:

Heinz und Renate haben am 12. Dezember 2009 ihren 40. Hochzeitstag, konnte ich verzeihen. Meinen herzlichen Glückwunsch auch. Stattdessen war da Klaus – na, der kennt sich aber mal aus mit Schiffen wie mir. Hat alles vorbereitet, Strom und Heizung gelegt, da wurde mir doch gleich ganz warm ums Herz.

Auch am Morgen war er schon sehr früh da und hat sich gleich um mich gekümmert. Und dann kam Christa, Glühwein, Töpfe, Kessel, Kerzenleuchter (ha, die kannte ich noch, die sind von Heinz....) Kurz darauf strich ein herrlicher Glühweinduft durchs Schiff, die Kerzen brannten – und nach und nach kamen

Besucher, Segelkameraden von ESV und SCOe, Schiedsrichter, Teilnehmer, Helfer – und konnten sich aufwärmen, von innen

und außen, an Spekulatius stärken, klönen und durch die großen Panoramafenster die Rennen verfolgen.

Nachdem entschieden war, dass das



Finale durch 2 Siege entschieden würde, (also maximal 3 Finalrennen) wurde meine Brücke zur Tribüne. Zum Glück



konnte Kai nicht nur mir den einen oder anderen Unterschied zwischen Regatta und Matchrace erklären.

Auch bekam ich mit, wie im ersten Finalrennen die Mumm'schen Kardinaltonnen die Frierenden 4 an der Tonne abgestreift haben – und dadurch das erste Rennen gewinnen konnten. Ich hörte, welches der beiden Schiffe eigentlich schneller sein sollte, dass alle bei dem wenigen Wind an der Wendetonne die Spis zu spät zögen, hörte die Appelle an die Funkdisziplin, nachdem eine der Prinzessinnen sich eines Funkgeräts bemächtigt hatte – und fand den Vorschlag, dass über eine Funke bei mir und mehr Kommentare (jetzt tauchen sie ein!) des Schiedsrichters die Matches für die Zuschauer (und mich natürlich auch) noch spannender werden können.

Nach dem Sieg im zweiten und dritten Rennen standen die Frierenden 4 als Matchracemeister 2009 fest. Während oben im Clubhaus der Weihnachtstmann die Siegerehrung abhielt, ließ ich mit Klaus den Tag ausklingen, während er mich wieder hergerichtet und dabei noch ein wenig Zeit mit mir verbracht hat.

Nach all der Action heute darf ich noch ein paar Tage hier bleiben. Darf innen liegen, damit mir nichts passiert und vielleicht kommt mich Heinz ja auch noch mal besuchen?

Es war jedenfalls wieder schön bei Euch – und, wenn Herr Vogler es erlaubt, komme ich nächstes Jahr gerne wieder.

*Die ehemalige Barkasse des Hafendirektors:
„Süderelbe“, aufgeschrieben von Christa Sylvester*





ESV- Weihnachts- Matchrace 2009

Ergebnisliste

Group A

Sommer- Team
 Rockprinzessinnen
 Mumm
 Team Cuxis

Group B

Intensivstation
 Alster Match Team
 die frierenden Vier
 Flying Circus

Round Robin

Race/Group	Blue- Boat	Yellow- Boat	Winner
1 A	Sommer- Team	Rockprinzessinnen	Sommer- Team
2 B	Intensivstation	Alster Match Team	Alster Match Team
3 A	Mumm	Team Cuxis	Mumm
4 B	die frierenden Vier	Flying Circus	die frierenden Vier
5 A	Team Cuxis	Sommer- Team	Sommer- Team
6 B	Flying Circus	Intensivstation	Flying Circus
7 A	Rockprinzessinnen	Mumm	Mumm
8 B	Alster Match Team	die frierenden Vier	die frierenden Vier
9 A	Mumm	Sommer- Team	Mumm
10 B	die frierenden Vier	Intensivstation	die frierenden Vier
11 A	Team Cuxis	Rockprinzessinnen	Team Cuxis
12 B	Flying Circus	Alster Match Team	Alster Match Team

Semi- Finals

Race/Group	Blue- Boat	Yellow- Boat	Winner
1 S1	2. Group A Sommer- Team	1. Group B die frierenden Vier	die frierenden Vier
2 S2	2. Group B Alster Match Team	1. Group A Mumm	Mumm

Petit- Final

Race/Group	Blue- Boat	Yellow- Boat	Winner
1 PF	Loser S1 Sommer- Team	Loser S2 Alster Match Team	Alster Match Team

Final

Race/Group	Blue- Boat	Yellow- Boat	Winner
1 F	Winner S1	Winner S2	
1 F	die frierenden Vier	Mumm	Mumm
2 F	Mumm	die frierenden Vier	die frierenden Vier
3 F	die frierenden Vier	Mumm	die frierenden Vier

WMR- Meister 2009
Beste Verkleidung
Beste Plätzchen

die frierenden Vier
Mumm
Intensivstation









Unser Repräsentant

beim 60. Kutterzirkus

Da musste dann erst jemand aus München anreisen: Bernd Eckhoff hatte Lust, ein paar der alten Kutterkollegen wiederzusehen und fand es natürlich schade, dass niemand von der ESV dabei war. Aber immerhin hatte Axel ihm eine Einladung geschickt, auch wenn ein Treffen am Ende doch nicht geklappt hat. Hier nun Bernds Bericht:

Es war wie erwartet ein perfekter Tag. Nach anfänglichen Startschwierigkeiten habe ich dann doch den einen oder die andere beim gemeinsamen Frühstück wieder erkannt. Einige der alten Crews waren recht zahlreich vertreten und waren sich schnell einig darüber, wer mit wem zusammen segeln wird. Ich habe mich eingereiht in eine gemischte Crew, bestehend aus drei Cuxhavener Kutterseglern (supernet!), zwei alten Hasen Kutterjahrgang 59 vom SVAOe (ebenso nett) und einem selbsternannten Hamburger Kutterführer, früher Luisenlund (na ja, auch ganz nett). Gesegelt wurde auf 8 Kuttern mit 16 Mannschaften. Am Start lief der Rest des ablaufenden Wassers gegen gut 5 Bft. aus NW, und vor der Wedeler Hafemole stand eine recht heftige Jauche. Mit Fock und gerefftem Groß, ohne Besen, gingen

die ersten 8 Crews an die Kreuz. Es ging 3 rote Fahrwassertonnen elbab und zurück in den Yachthafen. Hier fliegender Crewwechsel (mehr oder weniger) und die gleiche Runde noch mal. Dank unserer erfahrenen Elbexperten sind wir an der Kreuz perfekt in die Stacks gefahren, haben 2 Kutter überholt und sind nach eindreiviertel Stunden als Fünfter zurück gewesen. Danach Festmacher-Weitwurf und Geschicklichkeits-Pullen, das ganze bei teilweise heftigem Regen.

Abends dann der gesellige Teil. Die SVAOe hatte den Tag wirklich aufwendig und liebevoll vorbereitet. Ein super Abendessen, ein paar schöne kalte Pils und dann ein paar der alten Gesichter wiedererkannt – Seglerherz was willst du mehr.

Es hat sich sehr gelohnt, aus München angereist zu sein.

Dank an Axel, dass er mir die Einladung zugeschickt hat - beim nächsten Mal bin ich wieder da!

*Grüße aus München
Bernd Eckhoff*



Tannenbaumregatta

Am 4. Advent, bei Schnee und Eis, fand die diesjährige Tannenbaumregatta der SVAOe im Wedeler Yachthafen statt. Jede Menge Zuschauer, ein schützendes Zelt mit Glühwein- und Würstchenstand, eine Jazzkapelle und eine Menge Verrückter, die in Optis um die Wette segelten. Einmal mehr wollten wir uns das Spektakel nicht

verlor, weil sich ein Konkurrent daran verhakt hatte. Drei Kenterungen gab es, eine schaurige Vorstellung bei diesen Witterungsverhältnissen.

Axel hatte seine Kamera dabei, gar nicht so leicht, bei vor Kälte tränenden Augen brauchbare Fotos zu schießen. Auch der Akku hatte unter der Eiseskälte zu leiden,



entgehen lassen und waren gespannt, ob Eisgang die Veranstaltung scheitern lassen würde. Nichts dergleichen, zwar hatte auch Uwe Angerer insgeheim darauf gehofft, wurde von seinem Freund Tönnies Hagelstein aber überzeugt, auch in diesem Jahr wieder mitzusegeln. Tönnies war denn auch am Ende sehr zufrieden mit dem Ergebnis, im Gegensatz zu Uwe, der etliche Plätze an der Wendetonne

aber zum Glück hielt er bis zu unserem Rückzug durch. Trotz dicker Socken hatte ich Eisfüße, aber kaum zu glauben, Uwe hatte nach der Regatta warme Hände! Erst der Tee zu Hause und zwei Lagen Decken ließen mich wieder auftauen. Hut ab vor den unerschrockenen Teilnehmern, von denen so mancher die siebzig Lenze schon überschritten hat.

Christa Sylvester



Katerbummel

So gegen drei Uhr trudelten die Segelkameraden ein, Antje hatte schon ein wunderbares Buffet angerichtet, Sekt und Kaffee standen zur Stärkung bereit. So mancher kam per Auto, aber traditionell auch wieder viele nach ihrem Neujahrsspaziergang mit der Fähre. Nachdem König und Königin nach Aufforderung Krone und Diadem angelegt hatten, erfolgte die feierliche Übergabe der Insignien der königlichen Macht, Szepter und Reichsapfel, vorgenommen durch Henning Dau in klassischem Ritual.

Es folgte die Eröffnung des wunderbaren Buffets, Kaffee ging bestens und Sekt fand seine Liebhaber. Kein Problem, wenn das Auto zu Hause steht und Fähre und Bahn als Transportmittel dienen.

Bei Kerzenlicht und unter Papierschlängen wurde geklönt und gefeiert – ein rundum gelungener Nachmittag.

Unser aller Dank geht an Antje und Horst, die alles so wunderbar hergerichtet und gestaltet haben und die eine so schöne Atmosphäre schaffen, dass man gar nicht so recht aufbrechen mag.

Christa Sylvester





Der ESV-Buchtipp

Watt'n Rätsel!?

Wer kennt es nicht? Erskine Childers Klassiker „Das Rätsel der Sandbank“? Das nicht zuletzt durch die Teilnahme der Gaffelfreunde nebst ihren Schiffen bereits in den 80er Jahren erfolgreich verfilmt wurde. Wattenliebhaber aufgepasst! Sam Llewellyn, der englische Segler und Publizist, der sich bereits mit einigen spannenden Segelthrillern einen Namen gemacht hat, wagte sich an eine interessante Fortsetzung. Er lässt Charlie Webb, ein Mann der im richtigen Leben eine Bilderbuchkarriere vom Fischer zum

Lord im Oberhaus gemacht hat, als jungen Kapitän eine Yacht in die ostfriesische Inselwelt segeln. Der angebliche Auftrag, ein vor der deutschen Küste gesunkenes Wrack aus napoleonischer Zeit suchen und dessen Goldschätze bergen. Doch dann kommt alles ganz anders... Eine spannende Bordlektüre nicht nur für Wattfahrer. Sam Llewellyn, Tödliches Watt, 387 Seiten, 3 Kartenskizzen, Format 12,5 x 18,6 cm, Ullstein Taschenbuch 2006, € 6,00
ISBN-13: 978-3-548-26362-5

gefunden von Heinz Valet

Echt nützlich, so ein Internetforum

Feltz Stahlyacht

geschrieben von dierk: Moin, ich habe mir eine Feltz Skorpion 1A zugelegt, meine erste Stahlyacht. Gibt es da draußen vielleicht eine kleine Fangemeinde, mit der ich mich austauschen kann? Gruß Dierk

Re: Feltz Stahlyacht

geschrieben von Lars: Hallo Dierk, ich habe mir vor einem Jahr eine Skorpion 1A Bj 68 gekauft. Eine Fangemeinde habe ich bisher noch nicht gefunden, aber an einem Austausch bin ich auch interessiert. Gruß Lars

Re: Feltz Stahlyacht

Geschrieben von dierk: Mensch Lars, das ist gut, da hast du ja schon ein wenig Erfahrung mit dem Boot gesammelt, gibts gravierende Schwächen, von denen du berichten kannst? Gruß Dierk

Re: Feltz Stahlyacht

geschrieben von Lars: Hallo Dierk, Probleme hatte ich bis jetzt nur mit dem Schwertfall. Der Bolzen im Schwert war im Laufe der Jahre weggerostet und das Schwert blieb unten. Allerdings liegt die Ursache wohl eher in der mangelnden Wartung der Voreigner, als bei der Werft, aber ein Blick in den Schwertkasten kann sicherlich nicht schaden. Gruß Lars

Re: Feltz Stahlyacht

geschrieben von dierk:...das Problem wird bei mir glücklicherweise nicht auftreten, ich habe eine Langkiel-Version, und die Segeleigenschaften? Was sagst du dazu? Gruß Dierk



Re: Feltz Stahlyacht

geschrieben von Lars:...spart ne Menge Arbeit im Winter der Langkiel. Die Segeleigenschaften sind gut und für meine Zwecke völlig ausreichend, man braucht allerdings schon etwas Wind um das Gewicht in Bewegung zu setzen. Wenn ich mit der Selbstwendefock segel, ist das Boot allerdings etwas leegierig. Kommt dein Boot zufällig aus Uetersen, da habe ich mir vor einiger Zeit mal einen Skorpion angesehen. Gruß Lars

Re: Feltz Stahlyacht

geschrieben von dierk:...genau aus Uetersen, und wenn du mir sagst, das dein Schiff in der Dorfstraße gegenüber von Paul Riedel steht, können wir mit der Mailerei aufhören, dann sind wir nämlich Nachbarn. Gruß dierk

Re: Feltz Stahlyacht

geschrieben von Lars: Hallo Nachbar, komm doch bei Gelegenheit einfach mal vorbei, dann können wir den Erfahrungsaustausch direkt vor Ort machen :-)

Re: Feltz Stahlyacht

geschrieben von dierk:...ich komm vorbei und bring n' bier mit...

aufgestöbert von Axel

Aus Georg Kombüse



Hamburger National

Für 4 Personen

350 g Schweinebauch

1 kg Steckrüben

1 kg Kartoffeln

Salz, Pfeffer, Majoran

50 g Speck durchwachsen

Schweinebauch würfeln, in ½ l Wasser 30 Minuten kochen lassen.

Steckrüben und Kartoffeln schälen, waschen und würfeln, zum Schweinebauch in den Topf geben und weitere 30 Minuten kochen.

Mit Salz, Pfeffer und Majoran würzen und noch 5 Minuten ziehen lassen.

Inzwischen Speck und Zwiebeln würfeln.

Speck knusprig ausbraten, Zwiebeln zugeben und goldgelb werden lassen.

Dabei hin und wieder umrühren.

Beim Anrichten über den Eintopf geben.

Guten Appetit !



ESV- Termine

01.01.2010, 15.00 Uhr	Katerbummel
09.01.2010, 15.00 Uhr	Chorprobe
13.01.2010, 19.00 Uhr	Monatsversammlung
23.01.2010, 15.00 Uhr	Erweiterte Vorstandssitzung
30.01.2010, 15.00 Uhr	Chorprobe
06. bis 07.02.2010	Grünkohlfahrt nach Helgoland
13.02.2010, 15.00 Uhr	Chorprobe
20.02.2010, ab 15.00 Uhr	Jahreshauptversammlung ESV im NRV mit Chorauftritt
06.03.2010, ab 15.00 Uhr	Jahreshauptversammlung SCOe mit Chorauftritt
10.03.2010, 19.00 Uhr	Monatsversammlung
20.03.2010, 15.00 Uhr	Chorprobe
27.03.2010, 15.00 Uhr	Chorprobe
03.04.2010,	Beginn des Abslippens
10.04.2010, 15.00 Uhr	Chorprobe
15.04.2010, 19.00 Uhr	Monatsversammlung
18.04.2010, 15.00 Uhr	Chorprobe
12.05.2010, 19.00 Uhr	Monatsversammlung mit Sommersingen, Ort noch offen
15.05.2010,	Sommerlagergebühr wird fällig
13. – 23.05.2010	wer mag, zwanglose Geschwaderfahrt nach Helgoland
08.09.2010, 19.00 Uhr	Monatsversammlung
08.10.2010,	Beginn des Aufslippens
13.10.2010, 19.00 Uhr	Monatsversammlung
14.10.2010, 19.00 Uhr	Monatsversammlung
25.10.2010, 15.00 Uhr	Chorprobe
10.11.2010, 19.00 Uhr	Monatsversammlung. Späteste Logbuchabgabe!
28.11.2010, 15.00 Uhr	Senioren- und Ehrentreffen
10.12.2010, 11.00 Uhr	Aufbau WMR
11.12.2010, 08.00 Uhr	WMR 2010
12.12.2010, 11.00 Uhr	Abbau WMR
01.01.2011, 15.00 Uhr	Katerbummel

