



# ESV Information

---

Eib-Segler-Vereinigung e.V.

---

**Juni 2014**



Mitglied im Deutschen Segler-Verband



# Inhaltsverzeichnis

Seite	Thema
Titel	Krokodile im Yachthafen?
2	Impressum
3	Inhaltsverzeichnis
4	Familien- und Schiffsmeldungen
4	Maiversammlung: Grillen im Yachthafen
6	Ansegeln / Köhlfleetfest - Fritz' Betrachtung in Reimen
11	Wintersaison am Köhlfleet
15	Saisonstart mit Hindernissen
18	Bodo war in Borsfleth
20	Fröhliche Ausfahrt nach Neuwerk
23	Quickstepppreis der Drachenklasse
25	Nautische Nachrichten
26	Aus Georgs Kombüse: Kuchen backen an Bord
27	Hot Dog: UNESCO Welterbe
30	Reisetipps für Kopenhagen
32	Zu guter Letzt
34	Sommerrätsel für Kinder
35	ESV- Termine
Rückseite	Impressionen von Antjes Garten

Bildnachweis: Titelseite: Christa Sylvester- Rückseite: Axel Sylvester

Weitere Fotos in dieser Ausgabe von/über Jürgen Fischer (S. 11-14), Hans-Herbert Hoffmann (S. 23), Gudrun Metzinger, ESV-Archiv (S. 26), Niclas Jessen/visitdenmark (S. 28), Stefanie von Thaden (S. 34), Christa Sylvester (S. 18, 19, 21, 33), Axel Sylvester (S. 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 20, 21, 22, 35)

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: [christa.sylvester@mac.com](mailto:christa.sylvester@mac.com) - Bilder bitte nicht in Word- Dokumente einfügen, sondern extra senden!

Unverlangt eingesandte Manuskripte oder Fotos werden mit Sorgfalt behandelt, die Redaktion kann jedoch keine Haftung übernehmen.

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



## Familien- und Schiffsmeldungen

Norbert und Annett haben ihre Hanse 342 „Fofftein“ verkauft. Norbert hat sich nun eine „Phobos 22“ zugelegt, die jetzt im Yachthafen an Schlengele „N“ liegt.

Familie Steppke hat ihre Hanse „Nari“ verkauft. Wie bereits in der Info-Ausgabe September 2013 berichtet, gab es eine neue Hanse 37 schon im letzten Jahr.

Hendrik und Claudia Lippek haben ihr Waarship „Nonsuch“ verkauft.



*„Alessa“ verlässt den Köhlfleet*

Alessa (ehemals Rainer Schuster) ist verkauft

Die „Perkeo“ (Dieter Helms) kann nur durch den Nachlassverwalter verkauft werden. Georg versucht Interessenten zu finden.

Der Zugvogel „Salax Taberna“ geht auf die Alster und wird von Peter Dietrich gesegelt.

## Maiversammlung: Grillen im Yachthafen

Uns'n beten annere Monatsversammlung jümmers im Mai weer wedder in't Grillzelt vun uns Yachthobengemeinschaft. Dat Weder weer nich so scheun. Ober Petrus hätt dat to diesen Termin noch nie so mit uns hatt. Immerhin keem 21 Mitglieder und 2 Gäste tosomen. Um Klock 17.45 weer ick (Bokstobendokter) all dor. Georg und Peter hett twee Grills dörbi. Dat duert sien Tied,

bit wie denn 23 Grillers weern. Axel weer ok nich ganz pünktlich, över nie de letzte. Dat weern Baffi und Jörn. Wie hebbt denn all scheun palavert und uns vun de scheun Tieden ünnerholn. Ick derf op Georg sien Grill mien Fleisch grillen. De Beseuk weer in de annern Joarn düttlich beder. Und uns Akkordeonspeeler Werner Schwirten weer ok nich dor. Op düssen Wech noch gode



Genesungswünsche an em. Ansünsten kann man schnacken wat man will, so een Dreepen mut ok ween. Man kummt sick mit den een un annern doch wedder näher. Hier is dat anscheent unkomplizeerter und kommodiger. Ober so ganz lang hebbt de ESVer dat ok nich utholn. Dat weer kolt. Ick bin so um Klock 20.15 no Hus fohrn, dat heet, ick heff mie föhrn loten, und de annern sind ok nich so veel länger blewen. Ick wünsch mi för dat nächste Joahr scheuneret Weder, denn kümmt ok jümmers mehr Lüüd tun Grillen und Palavern.



*Un jümmers wat to 'n amüseern*

Ick wünsch all mien Seilkameroden een tolle Saison und kümmt gesund und heil wedder mit de Schipp in 't Winnerloger.

*Jüms Bokstobendokter  
Dieter Holm*



*Reich gedeckte Tafel*



# Ansegeln/Köhlfleetfest am 17.5.2014

Am schönsten ist es im Verein  
bei etwas Musik, Bier und Wein;  
auch macht es Spaß bei gutem Essen.  
Da kann man manches leicht vergessen,  
was oftmals nervt: die xte Öse,  
die Platzordnung, die mit Getöse  
dem Unbedarften zugebrüllt,  
der Arbeitsdienst, der nicht erfüllt,  
die Brandgefahr, die Stolperfallen,  
die Hallenplätze, die missfallen,  
weil sie nicht an der Hallenwand,  
die Rungen, die zu kurz, zu lang,  
die Trailer, die zu leicht, zu schwer,  
und Sätze wie: „schon wieder der.“

All dieses und noch nicht Genanntes,  
nichts Fremdes, oft schon lang Bekanntes,  
ist bei der Feier schnell vergessen,



*ESV-Flotte am Schlengel*

*Jugend tanzt*

wenn man getrunken und gegessen,  
der Musik lauscht, das Tanzbein schwingt,  
wenn man auch fröhlich dem zuwinkt,  
dem sonst – von Stress und Frust geplagt –  
man kaum mal „Guten Morgen“ sagt.

**D**er Nörgler, Schnorrer, Besserwisser,  
der Hilfsbereite, der Verpisser,  
Pedant wie Schlamper, auch der Schnacker,  
der Tüchtige, der eig'ne Macker,  
der Dauergrinser, der Betrübte,  
der Anfänger, der sehr Geübte:

**J**eder ist auf einem Feste  
ein Zugewinn für alle Gäste.  
Ob Dreher, Schlosser, Bankkaufleute,  
ob Feuerwehr, selbst mal als Meute,  
ob Ingenieur, ob Altgeselle,  
ob gar als Chef der Bußgeldstelle,  
ob Polizist, ob vorbestraft,



*Uwe Angerer segelt die ESV zum Sieg des Köhlfleetcups*

selbst einer, der so gar nichts schafft,  
 wie Lehrer und Behördendiener,  
 auch Selbständige, die Vielverdiener,  
 die Jungen wie die etwas Reifen,  
 Gelenkige und die schon Steifen,  
 die Gertenschlanken wie die Runden,  
 alle sind in solchen Stunden  
 bereichernd und nicht wegzudenken.

**A**ll diese galt es zu beschenken  
 mit einem Fest, das sehr gelungen  
 bis in die frühen Morgenstunden  
 gedauert hat; wobei die Alten,  
 sich nur bis Mitternacht gehalten.  
 Kurzum, es war ein schöner Tag,  
 an dem es nichts zu kritteln gab.

**M**an ist es langsam schon gewohnt:  
 man tut fast nichts, wird doch belohnt,  
 weil Kathi stets hoch engagiert,  
 uns alle häufig animiert,  
 auch fröhlich mal Verein zu sein.  
 Das alles macht sie fast allein,  
 von Stephan fleißig unterstützt.



Ein Dankeschön da wenig nützt,  
wenn es nur schnell daher gesagt.  
Taten sind da mehr gefragt.

**E**in kleiner Dank ist schon das Kommen.  
Ein großer wäre unbenommen,  
mitzuhelfen, mal ohn´ langes Bitten.  
Denn Arbeit macht es unbestritten,  
ein Fest gelingend zu gestalten.  
Wir sollten es, wie einst die Alten,  
als Ehr´ und nicht als Pflicht ansehen  
und gern zu allen Festen gehn.



*Die Band:  
Oliver und  
Christie*





**D**es Dichters Worte reichen nicht,  
gebührend danken per Gedicht.  
Salate zaubern will nicht glücken,  
am Tresen müsste er sich bücken,  
dazu wär' er sein bester Kunde  
und schon recht voll nach einer Stunde.  
Bleibt nur das Putzen, räumen, richten.  
Ich hoff', ich kann demnächst berichten:

**D**er Dichter hat mit zwanzig Mann  
Gern und richtig was getan,  
vor und nach und bei dem Feste.  
Dieser Dank wäre das Beste.

*Kleine Gedanken zum Köbflfest von Fritz*



# Wintersaison am Köhlfleet

Wer glaubt, dass die Sommersaison die Hochsaison bei Sportbootfahrern ist, der täuscht sich gelegentlich gewaltig. Es gibt eine kleine Schar von Vereinskameraden/innen, die die Winterliegezeit kaum erwarten können. Wir sprechen natürlich vom Winterlager am Köhlfleet, verflucht - und doch herbeigesehnt. Der Sommer bietet ausreichend Gelegenheit, sich darauf vorzubereiten. Man liegt an Deck, das Bier in der Hand und die Gedanken schweifen schon mal ab, weg von Urlaub, Ausflügen, Grillabenden, hin zu den Planungen für den Winter. Vergessen sind die Schwüre und Gelöbnisse vor der „besseren Hälfte“: „*Diesmal mach' ich nicht so viel, nur das Notwendigste, Schatz, beruhige dich!*“

Die geheimen Pläne liegen schon in der Schublade oder lagern in der hintersten Ecke des Gehirns, Kataloge von AWN, Topflicht, Gründl, Vetus sind gewälzt, Termine für spezielle Stände auf der Bootmesse vorgemerkt. Man hat ja immer genügend Fragen für das eine oder andere Problem oder eine Verbesserung. Außerdem gab es ja auch reichlich „Input“ auf dem Steg unter Vereinskameraden/innen, im fremden Hafen oder auch bei Werftbesitzern.

Der Herbst ist da, die Winde zieht gemächlich das Boot an Land, aufgeregt kriecht man unter den Rumpf, um die ersten „Schäden“ zu lokalisieren. So und jetzt geht die Party los, zumindest bei denen, die mit dem Schraubenschlüssel oder Hobel in der Hand zur Welt gekommen sind. Das Wort *Basteln* ist hier fehl am Plat-

ze, Bastler kriegen nix gebacken, bauen auseinander und basteln eben alles nur kaputt. Bastler haben „verkehrt rum eingeschraubte Hände, fünf Daumen an der Hand, kennen nur Laubsägen“, sind eben keine Schrauber!

Ein Glück, dass auf dem Vereinsgelände an Equipment fast alles geboten wird, was dem Bootsbesitzer in die Hände spielt: Schweißgerät, Brenngeschirr, Kompressor, Werkbank, Schraubstöcke, Hobelbank, Container zum Bearbeiten und Farbe trocknen, Eisenregale. Einen unergründlichen Fundus bietet der Container vom Köhlfleet-König, falls er - manchmal auch nicht - dem Schrauberpublikum seine Gunst erweist und die Schätze präsentiert.

Von unschätzbarem Nutzen sind außerdem die Werkzeugkisten und Kofferräume, die Kleinmaterialarsenale einiger weniger Jäger und Sammler, die fast alles aufheben und gerne mal in Anspruch genommen werden. Da findet sich alles, vom Spezialbohrer bis zur Edelstahlschraube mit Zollgewinde.



*Jürgen: An der Kielhacke*



Helfen ist für sie Ehrensache! „Hast du mal eben, ich hab` meinen Kram zuhause liegen lassen!“

So und jetzt ein Wort zu den Aktivisten, die ihr Boot auf Vordermann bringen wollen. Schrauber ist nicht Schrauber, es gibt die

Verein ja kein Problem, jeder für jeden, einer für alle.

Die anstehenden Projekte sind vielfältig, man sollte nicht glauben, dass nur Borddurchlässe repariert oder kleine Kratzer am Rumpf wegpoliert werden. Da werden

Motoren umgebaut, Wellen erneuert, Ruderhaken umkonstruiert, Tankanlagen verlagert, Schiffe bis auf den nackten Rumpf ausgehöhlt, Stereoanlagen installiert und kilometer-

lange Strippen gelegt mit allen erdenklichen Kabelquerschnitten. Im Verlauf der Wintersaison kommen die



„Holzwürmer“ und die Stahlbauer. „Gib` mal den Lehmarm und den Kuhfuß, was nicht passt, wird passend gemacht.“ „Dong! Dong!“

Eine besondere Spezies unter den Schraubern sind die Feinmotoriker, sie klettern treppauf, treppab, immer wieder, bis die Leiste auf das letzte Fünfhundertstel in Position sitzt, oder versuchen schon mal mit der Schlüsselfeile einen 60-mm-Stahlblock in Form zu bringen. Klar im Vorteil sind die Fachleute unter den Schraubern, die eine diesbezügliche Berufsvorgangeneheit haben. Da muss der angelehrnte Schrauber schon mal vorfühlen, ob er deren Dienste in Anspruch nehmen darf. Aber das ist in einem

Jürgen: Im Schapp verschwunden



Jürgen: Am Untermwasserschiff



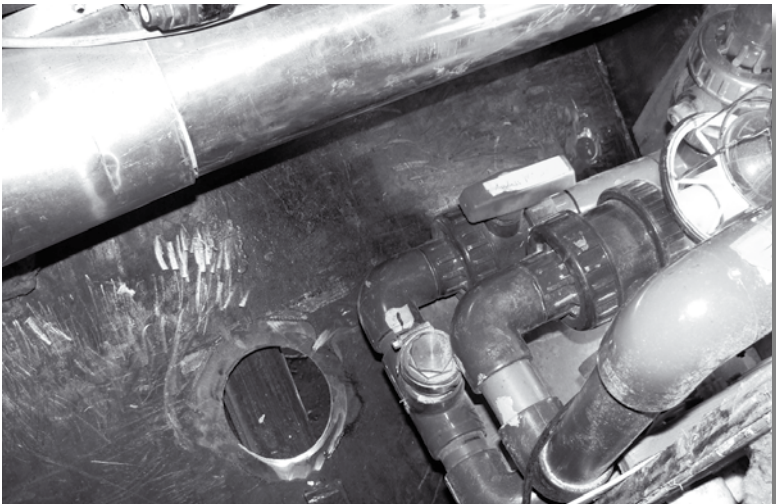
„Werkstätigen“ sich näher, kein Frost, kein Wolkenbruch schreckt sie ab, die Fahrt nach Finkenwerder anzutreten. Es ist fast wie auf einer Werft, morgens erst mal zusammen einen Kaffee schlabbern, sich gegenseitig zu versichern, wie schwierig es doch ist, an Ersatzteile ranzukommen, was das wieder alles kostet und ob nicht doch jemand noch irgendein Teil im Keller liegen hat. Gegenseitige spontane Hilfe ist, wie schon erwähnt, eigentlich selbstverständlich, bei „größeren Baustellen“ ist der Fachverstand der Berufsschrauber gefragt. So gegen 12.00 bis 13.00 Uhr tönt ein lautes „Middach“ über den Platz, und fast alle trotten folgsam mit ihrem Pausenbrot und Kaffetäg in Richtung Vereinshaus, um sich von der schweren Arbeit zu erholen und ihr Leid zu klagen, weil wieder mal nix geklappt hat. Flüche sind auch zu hören, man sollte den Sch....-Dampfer verschrotten. Aber am nächsten Tag ist alles vergessen, man freut sich über das eine oder andere Erfolgserlebnis und hat schon den nächsten Bauabschnitt im Kopf, der eigentlich erst für das kommende Jahr geplant war. Jungschrauber verfallen des Öfteren in Übereifer und fangen drei Baustellen auf einmal an. Gute Ratschläge von Altschraubern, sich nicht so

viel vorzunehmen, werden verworfen. Kein Wunder, dass spätestens im März die Hektik beginnt, wenn die Arbeiten zum Abschluss kommen müssen, besonders dann, wenn man noch irgendwo mutwillig gebohrte! Löcher im Rumpf hat.

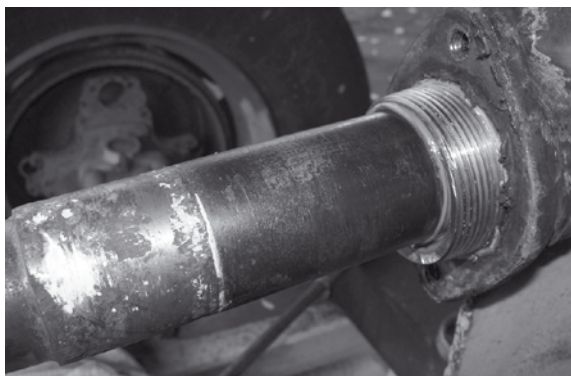
Gefährlich wird es, wenn gelegentlich, von Neugierde oder Langeweile geplagt, ein Theoretiker das Gelände betritt. In durchaus guter Absicht beäugt er die laufenden Arbeiten und gibt seine Kommentare ab:

„Hätt's mal vorher was gesagt, so wird das nix!“  
Oh Shit, was nun? Oft ist es für Änderungen schon zu spät und zurück bleiben Zweifel über die eigene Leistung.

Steigt der Zeitdruck erst mal an, sollte man den Einfluss der „besseren Hälfte“ auf jeden Fall mit einplanen. Das oft zitierte berühmte Damoklesschwert schwebt über einem, Verständnis wird zum Fremdwort: *"Dauernd bist du beim Boot, hier bleibt alles liegen, das Regal ist immer noch nicht angebohrt!"*



Josephine: Loch im Boden



*Josephines Welle im Stevenrohr*

mal ´ne Runde Würstchen aus und bedauert eigentlich nur, dass wegen der Promillegrenze die Glühweinparty ausfallen muss.

Wenn dann der Dampfer wieder schwimmt, kein Wasser in das Boot dringt, der Motor angesprungen ist und der Sommerliegeplatz erreicht ist, kann man ja schon mal wieder über „das eine oder andere“ nachdenken.

Eine schöne Saison, ein heiles Boot, bestes Wetter, eine zufriedene bessere Hälfte und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel

*wünscht Euch der Jungschrauber  
Jürgen Fischer*

Alle Argumente, dass man doch gemeinsam von der Winterarbeit profitiere, der Urlaub jetzt noch schöner wird mit der neuen Schiffsschraube, werden ignoriert und man sitzt ohne Lob und Streicheleinheiten wieder unter dem halbfertigen Schiff.

Da hilft nur: Schon beim Frühstück die Ohren auf Durchzug, den Akku vom Handy nicht aufladen, oder es lieber gleich vergessen und ab vom Hof!

Gelegentlich knickt aber doch jemand ein und man hört den hastigen Schritt in Richtung Fähre: *"Nützt nix, ich muss los, sonst gibt's Ärger zu Hause, morgen kann ich nicht, die Familie!"*

So richtig verstehen, wie anstrengend der Winter wieder ist, kann dich nur der Schrauber an deiner Seite. Deshalb gönnt man sich auch ein kleines gemeinsames Grillfest, besorgt mal ein Kuchenpaket, gibt



*v. l. Lothar, Jürgen, Georg, Klaus: Endlich Pause !*



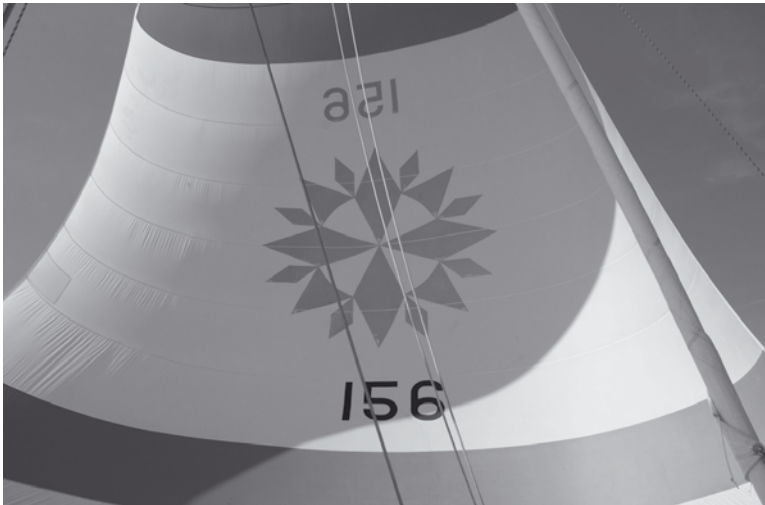
## Saisonstart *mit* Hindernissen

Die diesjährige Saison beginnt für „COMPASROSE“ zu ihrem Slipptermin bei gutem, aber noch recht kaltem Wetter. Eingespielt, ruhig, stressfrei kommen wir zu Wasser und verlassen als letzte zusammen mit „RIMTATU“ und „OLIVIA“ den ESV-Schlenkel. Eigentlich wollten wir ja alle zusammen fahren, aber wie so oft befällt plötzlich einige Skipper eine wohl nicht

dann geht es gegen die letzte Flut unter Maschine Richtung Wedel. „COMPASROSE“ macht seit dem Slippen fast kein Wasser - alles gut.

Karfreitag schlagen wir das Groß an und stellen - kurz bevor wir fertig sind - missvergnügt fest, dass wir die Liekschlitten in falscher Reihenfolge auf die Mastschiene gebracht haben. Das ist richtig nervig, denn

das heißt: das fast fertig angeschlagene Großsegel wieder abschlagen (garniert von heftigen Sturmböen), Stopper und Großbaum abbauen und die Schlitten einzeln von der Mast-



*Compasroses Spinnaker- Das Original von 1967!*

mehr zügelbare Ungeduld, und während sich Jan auf der Zugmaschine noch mit einigen Segelkameraden um die letzten Slippwagen kümmert, leert sich der Schlenkel und nur drei Schiffe bleiben übrig .... Am Rüschkanal verlassen wir unseren kleinen Konvoi und biegen zu Heuer ab, um unseren dort eingelagerten Mast für das Setzen am Mittwoch vorzubereiten. Das Mastsetzen klappt wie immer reibungslos - es sind halt Wertprofis am Werk - und die Sonne scheint. Wanten und Stagen werden getrimmt, wir ziehen die Genua ein und

schiene auf eine Montageschiene setzen (da beim Harken-System die einzelnen Kugeln sonst aus den Lagern fallen und lustig über Deck springen - alles schon dagewesen). Dann die Kugeln auffangen und zur Montage wieder einzeln in die Schlitten füllen. Nach rund 400 (gefühlte 4000) Kugeln können Stopper und Baum wieder montiert und das Groß nun richtig angeschlagen werden. Jetzt nur noch das Schiff fertig ausrüsten, die Tanks füllen, Ölstände kontrollieren; ein Programm für die nächsten



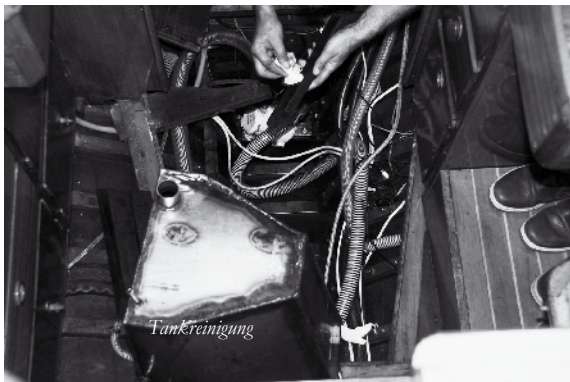
Abende, denn am Samstag wollen wir in den Kanal. Die Ostsee ruft, wir haben für die Überführung eine Woche Zeit und die Wetterprognose ist perfekt. Nichts kann uns mehr aufhalten - denken wir...

Freitag dann die beunruhigende Entdeckung: der Tankdeckel für den Dieseltank ist nicht vollständig zugedreht gewesen. Mir kommt der beklemmende Gedanke, dass es in der letzten Woche einige extreme Schüttungen gegeben hat. Was ist, wenn Regenwasser über den Tankstutzen in den Dieseltank gelaufen ist? Reicht der Wasserabscheider aus, oder ist es besser, den Tank zu leeren um auf „Nummer sicher“ zu gehen? Am nächsten Morgen steht der Entschluss. Pumpe einpacken, Schlauch kaufen und über diesen den Tank lenzen. So der Plan. Es gelingt aber trotz vieler Versuche nicht, den Schlauch bis auf den Tankboden zu führen, er bleibt immer in einer Biegung hängen, bevor er den Tank erreicht. Es hilft nicht, dann muss er eben direkt am Tank über den Stutzen eingeführt werden. Zur Demontage des Zulaufschlauches muss aber der Tank etwas vorgezogen werden, was wiederum erst nach dem Entfernen diverser Einbauteile möglich ist. Dieses Unterfangen hat durch z.T. über 40 Jahre alte Messingschrauben auch so seine Tücken, gelingt aber letztendlich: der Schlauch wird auf den Boden des Tanks geführt und - die Pumpe verweigert ihren Dienst. Eine Reparatur gelingt nicht, doch kann eine neue relativ problemlos in einem Wedeler Baumarkt erworben und anschließend die Arbeit fortgesetzt werden. Aber wo kann man den abgepump-

ten Diesel später entsorgen?

Nachfragen beim Hafenmeister, bei der Yachthafentankstelle und auch bei normalen Tankstellen führen zu keiner Lösung. Da es sich um reine Prophylaxe handelt und der Diesel noch recht gut aussieht, kommt Rainer auf die Idee, den Diesel zuhause zu filtern und dann damit seine Heizung zu betreiben. Dafür benötigen wir aber noch mehr Kanister. Hier kann unser Hafenmeister aushelfen, der zufällig noch Dieselfässer einer britischen Motoryacht hat, die diese für einen längeren Seetörn an Bord und anschließend in Wedel gelassen hatte.

Da der Tank jetzt schon halb ausgebaut ist, beschließen wir, ihn ganz zu demontieren, um ihn auf den Kopf zu stellen und den Rest des Diesels auszukippen. Es kommt nur ein klein wenig Dreck zum Vorschein. Jetzt noch schnell die Bilge gesäubert, dann kann der Tank wieder montiert werden, was aufgrund der Enge und der neben dem Tank laufenden Kabel und Schläuche wiederum viel Zeit beansprucht. Nach insgesamt ca. 8 Stunden ist die Tankaktion beendet und wir fahren mit dem guten Gefühl, alles Notwendige getan zu haben, nach Hause.





Sonntagmorgen frischen Diesel tanken, Wasser nehmen und dann kann es endlich losgehen - denken wir...

Beim Wassernehmen wollen zunächst die Wasserhähne nicht so recht funktionieren, sind allerdings relativ schnell wieder flott und die Stimmung steigt - bis Iris aus dem Vorschiff plötzlich bemerkt: „Da der Wassertank eben schon fast voll war, fluten wir jetzt anscheinend gerade unser Schiff!“ Ich schaue wohl ziemlich verständnislos, darauf die Erklärung: „Der Tank ist jetzt wieder leer!“ - und die Bilge füllt sich zusehends, weil der flexible Kunststofftank augenscheinlich gerade geplatzt ist! Wie gut, dass wir die Bilge gestern so gründlich gereinigt haben und wir somit nur Trinkwasser in den Hafen lenzen müssen.

Diesen Rückschlag können wir nur mit Humor nehmen, zumal in unserer gut sortierten Wedeler Segelkammer noch ein flexibler Tank von Emma liegt, den wir gegen den geplatzten Tank tauschen können. Dass wir beim Füllen dann noch eine gelöste Schlauchverbindung entdecken dürfen, die erneut einen Teil des Wassers in der Bilge landen lässt, bleibt eine kleine Episode am Rande, die mittels einer passenden Schelle und eines weiteren beherzten Lenzvorganges schnell behoben werden kann.

Kurz nach 15.00 Uhr geht es dann auf die Elbe, unter Genua II und vollem Groß wird in Rauschefahrt - das GPS zeigt häufig über 10 Knoten - Brunsbüttel schnell erreicht, das Schleusentiming ist perfekt und um 19.45 Uhr sitzen wir bereits im Torhaus bei einem Nord-Ostsee-Teller und frischem Krombacher.

Die Kanalpassage verläuft bei Sonnenschein problemlos und abends bekommen wir in Holtenau Spontanbesuch von Axel und Ludger („der vom Ammersee“).

Flautensegeln zur Schlei, Ankern im Olpenitzter Noor und am nächsten Tag wiederum Flautenschieberei nach Faaborg lassen den Urlaub entspannt weitergehen, bis vor der Faaborger Hafeneinfahrt - natürlich bei kräftig auflebendem Wind und mitten in einem Regattafeld - der Anlasser streikt. Kurzes Ablaufen unter Genua (sehr zur Freude der Regattateilnehmer...), nach ein paar weiteren Versuchen startet der Motor ohne Probleme, auch bei einigen weiteren Versuchen im Hafen, nachdem die Kontakte mit Kriechöl behandelt wurden. Alles wieder gut - denken wir...

Freitag ist die Dyvig das Ziel, äußerst leichte Winde lassen uns gegen 16.00 Uhr immer noch nördlich von Lyö stehen. Wir beschließen, die Segel einzupacken und ein Stück zu motoren. Starterknopf gedrückt und es passiert - nichts. Dann versuchen wir es halt mit Ankurbeln! Die Kurbel auf die Welle gesteckt, Dekompressionshebel umgelegt, kräftig gekurbelt, Dekompressionshebel geht zurück, starker Widerstand, dann - dreht sich die Kurbel ganz leicht, aber der Keilriemen steht. Erklärung: der Scherstift ist abgebrochen!!! Ein neuer leider nicht an Bord. Schluss mit Kurbeln. Auch alle folgenden Versuche, den Starterknopf zu reanimieren lassen nur ein gaaanz leises „Klack“ vernehmen. Aha, der Magnetschalter scheint zu klemmen! Das hatten wir in den Achtzigern bei unserem alten Bully auch manchmal, da musste man sich dann unter den Wagen legen und den Magnetschalter mit gezielten Hammerschlägen „befreien“. Das wollte ich auch jetzt machen, jedoch ist der Raum neben der Maschine begrenzt und die Lichtmaschine ist auch noch im Wege. Nebenbei bemerkte ich noch ein loses Kabel im Maschinenraum! Motorabdeckung entfernen,





Lichtmaschine demontieren, gezielte Hammerschläge auf den Anlasser, abgerissenes Kabel mit neuem Kabelschuh versehen und auf den Kontakt stecken, Lichtmaschine wieder montieren, Kontakte noch einmal mit Kriechöl besprühen - man weiß ja nie - Startknopf drücken und - „klack“, weiter nichts. Das wird wohl ´ne lange, kalte Nacht! Frustriert packe ich das Werkzeug zusammen, montiere die Motorabdeckung wieder, räume auf und drücke eher lustlos noch einmal den Startknopf - „pött - pött - pött“ der Motor läuft!!!!

Was nun? Wir beschließen, unser Glück nicht herauszufordern und lieber gleich in die Schlei zu laufen, wo wir eigentlich erst übermorgen erwartet werden. Als wenig

später Wind einsetzt, trauen wir uns auch nicht, den Motor wieder auszumachen - wer weiß, ob wir den noch einmal gestartet bekommen. Wir laufen ganz gegen unsere sonstigen Gewohnheiten bei nun endlich schönstem Segelwind unter Maschine nach Maasholm, wo wir mit dem letzten Licht ohne weitere Zwischenfälle ankommen. Dort geben wir dann am Sonnabend einen Schlüssel bei der Volvo-Werkstatt ab, das Problem kann zum Glück schnell behoben werden. Nun sind wir gespannt darauf, was diese Saison noch so alles an Überraschungen zu bieten hat.

*Ulli David*

## Bodo war in Borsfleth



*Hier war Bodo nicht... Der Längsschlengel bei Niedrigwasser*



Angeregt durch die Meldung, in Borsfleth sei gebaggert, sind wir heute erstmalig in diesem Jahr dorthin gesegelt. Zwei Stunden vor Niedrigwasser konnten wir ohne Probleme (Tiefgang von „Dasindwir“ 1,80 m) durch den Hafenspriel einlaufen, am Boxenschlengel vorbei und um die Ecke rum. Im inneren Becken mussten wir uns allerdings

zu befahren. Anlegen am Längsschlengel ist in der Zeit nicht möglich, dieser ist auf ganzer Länge trockengefallen. 20.000 Kubikmeter Schlick wurden im letzten Winter herausgespült. Mehr erlaubte die Genehmigung nicht. Das Wasser muss nämlich kälter als 12 Grad sein. Ein Spülbagger war mit seinen Arbeiten in der Au-



*Schllickbaden mit Fly*

mit Motorkraft durch den Schlick schieben. An einem Liegeplatz innen in der Boxenreihe haben wir festgemacht, vermutlich auch schon mit dem Kiel im Schlick. Kurze Zeit später, bei weiter fallendem Wasser, sah man am gesamten inneren Längsschlengel ein Schllickbett. Hier kann man um Niedrigwasser herum nur festmachen, wenn man entweder wenig oder gar keinen Tiefgang hat oder wenn bereits reichlich Wasser im Hafenbecken ist. Die besten Liegeplätze sind einlaufend am ersten Kopfschlengel und in den äußeren Boxen. Der innere Teil ist mit mehr als 1,60 Tiefgang mindestens 2 Stunden vor und nach NW nicht vernünftig

benelbe 6 Tage eher mit seinem Job fertig und konnte bei 11,9 Grad Wassertemperatur gerade eben noch tätig werden. Viel zu groß für den kleinen Hafen, aber wenigstens der Einlaufspriel ist jetzt tidenunabhängig befahrbar. Nächsten Winter soll weiter gespült oder gebaggert werden. Sonst ist es hier erholsam wie immer, allerdings gab es an diesem Wochenende sehr viel weniger Besucher als wir es gewohnt sind.

*Axel und Chrisie*



# Fröhliche Ausfahrt nach Neuwerk

Statt Helgoland dieses Mal Neuwerk. Irgendwie eine nette Idee. Petrus' Idee. Aber dann war der Termin für die meisten, überwiegend der SCOer, zu spät im Jahr. Ende März geht's doch ins Wasser! Oder liegt die Winterarbeit in den letzten Zügen. Kathi aber machte unverdrossen Werbung für dieses Event. Und so fanden sich am Ende doch noch 12 Abenteuerlustige zusammen. Und als klar war, dass der Wattwagen in Sahlenburg bereits um halb zehn losfahren sollte, hatte Axel die Idee, doch gemütlich bereits am Freitag anzureisen. Per Auto oder Bahn? Bahn hat ja was Gruppendynamischeres. So kam es, dass am Freitag 8 Personen um 17:06 Uhr am Hauptbahnhof ablegten. Die vier weiteren „verteilten“ sich auf drei PKW.

Das Niedersachsenticket brachte uns Bahnreisende günstig ans Ziel. Also nicht ganz ans Ziel, sondern zunächst bis nach Cuxhaven. Auch wenn in Hamburg jedes Verkehrsmittel mit diesem Fahrschein genutzt werden darf: Nicht so in Cuxhaven. Hier stößt man darüber hinaus auf an Freundlichkeit nicht zu überbietende Busfahrer. So ein knurriger Busfahrer weiß natürlich auch nicht, wo der Campingplatz in Sahlenburg liegt und an welcher Haltestelle man idealerweise aussteigt. Aber wer Kathi hat, braucht sich nicht um nichts zu sorgen. Nun schon im Dunkeln fand Kathi den Weg in unser Quartier ohne Probleme. An auf der Walz befindlichen Kröten und an von den Winterstürmen liegengebliebenen Sandsäcken am Wegesrand vorbei stapften

wir unverdrossen zu unserem Hotel. Mit Harald, mit Christiane per Auto angereist, gab es zwischenzeitlich Handykontakt. Die Autofahrer waren schon da und Harald hatte alle unsere Zimmerschlüssel, die Hotelbewirtschaftung konnte deshalb schon



*Luxusüberfahrt auf Designersofas mit Kaschmirdecken...*

früher als mit uns vereinbart Feierabend machen. Kurze Wartezeit vor dem Hotel, da Harald uns an einer anderen Bushaltestelle abholen wollte, aber schnell war geklärt, dass wir unseren Bus *nicht* verpasst hatten. Die Fußmüden hatten sich sowieso gleich ins Restaurant „Wattenkieker“ verholt, die anderen suchten derweil ihr Zimmer auf und deponierten ihr Gepäck. Eine kurze Verzögerung gab es durch die zunächst vergebliche Suche nach Zimmer 5, die wir dann kurzerhand vertagten. Im „Wattenkieker“ gab es dann erst mal etwas zu essen und zu trinken. Hier erfuhren wir auch, dass eine versalzene Suppe umgehend, also sofort zu beanstanden ist, dass Verhandlungen über Reklamationen



ausschließlich vom Betroffenen selbst zu führen sind, aus extremer Kulanz gewährte Entschädigungen maximal in einer Portion Vanilleeis, Walnusseis, Schokoladeneis... keinesfalls in Sambuca - den ham wir nicht...- bzw. Schnaps überhaupt bestehen dürfen. Trotzdem konnte ein Espresso erhandelt werden. Zu diesem und weiteren regulär geordneten Espressi dazu gereichte Gläschen Wasser erklärten wir kurzerhand zu Sambuca, was im Verlauf unserer Reise zu einem stehenden Begriff wurde, und an diesem Abend dazu führte, dass auch andere Gäste Sambuca bestellen wollten. Schließlich war unsere fröhliche Gruppe nicht ganz leise.

Nun soll diese kleine Episode niemand gegen den „Wattenkieker“ aufbringen, die übrigen Essen waren sämtlich in Ordnung - und Koch und Bedienung, die die Suppenreklamation überprüft hatten, fanden diese auch lediglich „gut gewürzt“.

Die Suche nach Zimmer 5 fand dann auch einen glücklichen Ausgang, der Eingang lag



*...windgeschützt und warm*

einfach nur außerhalb des Hauses. Eine Mitorganisation kann ja durchaus hilfreich sein, insofern stand uns das Frühstück, auch wenn gar nicht



*Nach der Turmbesteigung*



notwendig, schon um halb Acht zur Verfügung. Die Abfahrtszeit des Wattwagens lag ja schließlich bei halb zehn, und nicht halb neun. So hatten einige mehr, einige weniger, die Ruhe weg. Abmarsch Hotel um 9 Uhr, da kann ein zwei vor georderter Kaffee natürlich nicht mehr verwertet werden. Unsere nur noch leise Hoffnung, Pferd und Wattwagen.... Nein: Trecker und geschlossener Anhänger, immerhin nach hinten offen und möbliert, mit 3 Sofas und Woldecken. Bei dem schlimm vorhergesagten Wetter eine tolle Lösung. Aber so war es nicht. Auch wenn der Freitag völlig verregnet war, bis ungefähr Buxtehude, ab da schien die Sonne vom blauen Himmel. Kaum Wind. Unter großem Hallo wurden wir in unserem Anhänger, wie die Ölsardinen auf unseren weichen Sofas sitzend, über Strand, durchs Watt und ganz langsam und vorsichtig und trotzdem wild hüpfend durch Priele und über Muschelbänke nach Neuwerk geschaukelt. Immerhin bis vor's Hotel! Schnell waren alle auf die Zimmer verteilt, sodass es Zeit war, sich für den Rundgang zu stärken. Wahlweise mit Cola, Mineralwasser, Tee oder Kaffee. Grüppchenweise brachen wir zu unseren Inselrundgängen auf: Links rum, rechts rum - oder überhaupt besser erst Füße hoch, doch am Ende fanden sich alle am oder auf dem Leuchtturm wieder. Der Wind hatte zwischenzeitlich etwas zugelegt und der Himmel hatte sich leicht bezogen. Auf den verschieden eingeschlagenen Rückwegen, was die Zusammensetzung der Grüppchen, Zeiten und Strecken betrifft, bekamen die meisten noch den

schnell einsetzenden Regen ab. Stolz war ich, vorausschauend eine Ersatzjeans eingepackt zu haben, denn schließlich reisten wir mit Kleinstgepäck. Etwas verfrorren tat dann Kaffee und Kuchen gut. Für uns war eigens gebacken worden: Rhabarber-Stachelbeer-, Apfel- und Käsekuchen. So gewärmt und gestärkt wurde je nach Lust und Laune noch ein kleiner Gang unternommen, gelesen, ferngesehen und/oder an der Matratze gehorcht. Da wir Halbpension gebucht hatten, erwartete uns um sechs, wie von jemandem vereinbart, unser Abendessen. Schweinebraten, Rotkohl und Salzkartoffeln, nach einer Vorsuppe, und Pudding zum Nachtisch. Sehr lecker! Sambuca gab's auch hier nicht,



*Entgegenkommer - standesgemäß*

aber das war nun gar kein Problem, denn es gab Helbing! So blieben keine Wünsche offen, auch nicht in Bezug auf „Seeblick“ während des Essens, und nach so viel frischer Luft konnten alle gut schlafen. Am nächsten Morgen Frühstück um Acht, das kannten wir schon. Abfahrt um Viertel nach neun. Unser Trecker, nun mit 2 Anhängern, wieder Sonnenschein, und die



fast identische Sofaverteilung wie auf der Hertour. Und mit dem Blick nach hinten raus sahen wir Neuwerk immer kleiner und kleiner werden. Etwas Wehmut, als uns „richtige“ Wattwagen mit Pferden entgegenkamen. Aber das war bestimmt ganz kalt....

Unsere nie ganz konkrete Vereinbarung, von den Autofahrern noch zum Bahnhof in Cuxhaven gebracht zu werden, ließen wir dann sausen. Immerhin ist in einem Bus ja richtig Platz. Und wir konnten uns noch einmal an dem schon berühmten Charme der Cuxhavener Busfahrer erfreuen. Unspektakulär die Rückreise. Kleine Feiglinge. Am Ende indisch Essen am Hauptbahnhof.

Und das Fazit? Gewandert, durchgeschüttelt worden, gegessen, getrunken, geklönt, und vor allem: uns amüsiert!

*xxszie*



## Quicksteppreis der Drachenklasse

*Regattameldung- Nachbericht aus 2013  
NRV-Nachrichten 6/2013*

Zum ersten Start wollte der Wind noch nicht so recht und stellte den Nachwuchs mit unterschiedlichen Stärken und starken Drehungen vor knifflige Aufgaben. Dann stabilisierte er sich aber doch noch für drei spannende, abwechslungsreiche Wettfahrten. Am besten kamen die Brüder Dorian und David Heitzig mit Jan Metzging (NRV) mit den Verhältnissen der Alster zurecht. Sie siegten souverän mit drei Tagessiegen, obwohl dies durch viele Führungswechsel nicht immer so aussah. Äußerst spannend verlief der Kampf um die nächsten Plätze. Nach zwei Wettfahrten hatten vier Crews punktgleich die Chance auf das Treppchen. Am Ende sicherte



die beste Steuerfrau Kerstin Beucke mit Mannschaft (Hannoverscher Yacht-Club) sich den zweiten Platz. Dritte wurden Sven Vagt und Crew (Segelkameradschaft Wappen von Bremen).

*Bericht & Foto: Hans-Herbert Hoffmann*



# Aus der Aprilversammlung

Um 19.00 Uhr begrüßt der 1. Vorsitzende 36 Mitglieder zu unserer Aprilversammlung recht herzlich.

**M**itglieder und Schiffsbewegungen, Schriftverkehr

„Alessa“ (ehemals Rainer Schuster) ist verkauft

Norbert Helm hat seine Hanse „Fofftein“ verkauft.

Die „Perkeo“ (Dieter Helms) kann nur durch den Nachlassverwalter verkauft werden. Georg versucht über ebay Interessenten zu finden.

Der Zugvogel „Salax Taberna“ geht auf die Alster und wird vom Segelkameraden Peter Dietrich gesegelt.

Die Schwimmfähigkeitsbescheinigung für den Schlangel werden wir in Kürze vom GL erhalten

**B**ernd Buchholz berichtet über die JHV des Hamburger Seglerverbandes. Protokoll liegt bei.

**K**öhlfleet

Erinnerung an den Beschluss zur Slippwagenlagerung. Wer den Beitrag von 30,- Euro nicht zahlen möchte, stellt seinen Slippwagen auf das Freigelände. Der Vorstand bzw. der Köhlfleetobmann entscheidet über die Vergabe der frei gewordenen Plätze. Um rechtzeitige Information wird gebeten.

**D**ie große Zugmaschine soll auf 6 Km/h gedrosselt werden.

Für den Transport der Slippwagen auf das Freigelände sind ab sofort Sicherheitsflaggen zu benutzen. Sie liegen auf den Zugmaschinen.

Es wird erneut über die Auffrischung

„Winde und Zugmaschine“ diskutiert. Im Außenlager müssen die Rungen der Slippwagen, die seitlich über die Reifen hinausragen, demontiert werden.

Im Dach Halle 2 gibt es immer noch Leckagen.

Der Jugendcontainer hinter Halle 2 hat Undichtigkeiten im Dachbereich.

Klaus Schlichting bittet um eine Entschärfung der Kurve am Spielplatz. Es wird rege diskutiert. Bis an den Holzzaun zum Spielplatz heran soll die Kurve eingeebnet werden und der Untergrund mit Sechsecksteinen gepflastert werden.

**K**assierer

Nächste Woche zieht der Verein den zweiten vierteljährlichen Beitrag ein. Bei Unstimmigkeiten bitte umgehend mit den Schatzmeistern Kontakt aufnehmen.

**F**ahrten- und Festausschuss

Die Monatsversammlung am 14. Mai findet wieder in geselliger Runde in Wedel im Yachthafenzelt mit Grillen statt.

Das Sommerfest am 17. Mai 2014 mit dem SCOe und SVN findet im SCOe- Schuppen statt.

Kathi berichtet von der Ausfahrt nach Neuwerk.

**V**erschiedenes

Peter Schulze: Das Kabel am Schaltkasten auf dem Podest hat keinen Kabelschutz in der Durchführung zur Hallenwand.

**G**eorg Blankenhorn: Der Windenmann muss sich beim Slippen aufs Slippen konzentrieren und schall nich mit de Lüdschnacken. Das gilt für „Jedermann/Frau“ un ok för uns Bokstobendokter.



# Nautische Nachrichten

## **Fahrwasseränderung in der Elbmündung Das Fahrwasser der Norderrinne entfällt**

In der Bekanntmachung für Seefahrer 36/14 teilt das WSA Cuxhaven mit: „Aufweitung der Mittelrinne als normales Fahrwasser und Streichung der Norderrinne als ausgehendes Fahrwasser.“ Der südliche, grüne Tonnenstrich verläuft dicht unter Scharhörn und dem Mittelgrund Richtung Kugelbake. Der nördliche, rote Tonnenstrich (ausgehend an Steuerbord) macht einen großen Bogen dicht am Gelbsand und am Großen Vogelsand vorbei. Zwischen den Fahrwasserbegrenzungstonnen liegen hier bis zu 1,5 Seemeilen. Aber das täuscht. Dazwischen liegt auch der Neue Lüchtergrund mit Kartentiefen unter 10 Metern. Die nicht so tief gehende Schifffahrt geht elbauswärts entlang der roten Tonnen durch die sogenannte Norderrinne. Die tiefgehende Schifffahrt wird elbauswärts mit einer Ausnahmeregelung vom Rechtsfahrgebot dicht südlich des Neuen Lüchtergrundes durch die „Mittelrinne“ geschickt, die keine eigene laterale Betonung, sondern nur einige Kardinaltonnen zur Bezeichnung des Grundes hat und kommt dabei den einkommenden Schiffen recht nahe. So war es bisher und konnte eigentlich niemanden so recht befriedigen. Seit dem 10.4.2014 wird nun die Norderrinne als betonnter Schifffahrtsweg aufgegeben und alle ausgehenden Schiffe gehen durch die ehemalige Mittelrinne. Der Name wird jetzt wohl entfallen. Vom Südrand des Neuen Lüchtergrundes hat die Natur in

der letzten Zeit allerlei abgetragen und im Bereich der Norderrinne angelagert. Die ehemals an der Norderrinne positionierten roten Fahrwassertonnen werden auf Positionen südlich des Neuen Lüchtergrundes verlegt. Die Kardinaltonnen zur Abgrenzung der Mittelrinne vom Neuen Lüchtergrund entfallen. Was bedeutet das nun für die Sportschifffahrt? Wir segeln von Cuxhaven elbauswärts gerne „an der Süd“, d.h. südlich des grünen Tonnenstrichs, da hier der Ebbstrom eher einsetzt. Dann bleibt für uns alles unverändert. Wer aber bei westlichen Winden die Elbe hinauskreuzen will und etwas mehr Raum zur Verfügung haben möchte, der hat nun zwischen rotem Tonnenstrich und Gelbsand / Großer Vogelsand, also auf dem Neuen Lüchtergrund und dem, was bisher die „Norderrinne“ hieß, ein weites Feld ausreichender Wassertiefe für sich, fernab jeder Berufsschifffahrt. Allerdings auch fernab jeglicher Betonung zur Orientierung. Nur vorübergehend werden einige Kardinaltonnen die Sände kennzeichnen. Eine elektronische Seekarte mit Anzeige der Position nach GPS ist da sehr hilfreich. Die meisten haben sie ja ohnehin schon. Im Ergebnis gibt es also eine Entflechtung von Berufs- und Sportschifffahrt, was durchaus der Sicherheit dient.

*Quelle: Nautische Nachrichten und Götz Anders  
Nietsch / SVAOe Nachrichten*





Georgs Kombüse *präsentiert*

# Kuchen backen an Bord

Eine Komposition in Zusammenarbeit von Iris Grote- David und Gudrun Metzinger.

Gebacken an Bord der Barbeel, in einer Pfanne mit Glasdeckel auf dem Gasherd

## Kirsch-Clafoutis

Eine Spezialität aus Frankreich

4 Eier

120g Zucker

1 Päckchen Vanillezucker

1 Päckchen Backpulver

200g Mehl

3/8 l Milch

1 Prise Salz

1 TL geriebene Zitronenschale, alternativ Aroma

1 Glas Schattenmorellen (350g Abtropfgewicht)

3 EL Butterschmalz

1 EL Puderzucker

Fett für die Pfanne

- 1) Eier trennen, (hab ich nicht gemacht!) Eigelbe, Zucker und Vanillezucker schaumig schlagen, das mit Backpulver gemischte Mehl und Milch, dann Salz und Zitronenschale unterrühren. Teig 20 Minuten quellen lassen.



- 2) Kirschen in einem Sieb abtropfen lassen. Eiweiße steif schlagen (s.o.) und unter den Teig heben.
- 3) 2 EL Butterschmalz in einer Pfanne zerlassen, Teig hineingießen und 5 Min. backen bis die Unterseite leicht gebräunt ist. Die Kirschen auf die noch nicht





ganz feste Oberfläche streuen. Pfannendeckel auflegen und den Clafoutis in 10 Min. bei schwacher Hitze goldbraun backen.

- 4) Einen leicht gefetteten Teller auf die Pfanne legen, umdrehen und den Pfannkuchen auf den Teller stürzen. Das restliche Schmalz erhitzen, den Clafoutis mit der

gebräunten Seite nach oben in die Pfanne gleiten lassen. Weitere 3-4 Minuten bräunen. Mit Puderzucker bestäubt servieren, dazu passt halbfest geschlagene Sahne (gerne auch aus der Sprühflasche☺)

- 5) Voila!

*Bon appetit !*

## UNESCO Welterbe: Dänischer Hotdog

*Sperrfrist – erst ab 1.4. zur Veröffentlichung freigegeben*

### **Zu ehrendes Würstchen: Dänischer Hotdog als UNESCO Welterbe**

Hamburg, 01.04.14 (VDK). Eine der typischsten und beliebtesten Speisen Dänemarks soll UNESCO Welterbe werden: der dänische Hotdog. Einen entsprechenden Antrag hat nun die Vereinigung dänischer Hotdog-Imbissbetreiber gestellt.

„Für eine Auszeichnung als Immaterielles Kulturerbe der UNESCO kommen Objekte in Frage, die aufgrund ihrer Einzigartigkeit, Authentizität und Integrität weltbedeutend sind. Dies ist ganz klar bei unserem dänischen Hotdog der Fall“, sagt Lennart Hansen, Vorsitzender der Vereinigung. „Das Besondere daran ist die rote Wurst, die optimale Mixtur aus Gurkenscheiben, gerösteten Zwiebeln, Ketchup, Remoulade

und Senf. Und: Wir haben die klassische Variante weiterentwickelt und bieten auch exquisite Bio-Hotdogs an.“

Der Hotdog hat eine besondere kulturelle Bedeutung für Deutsche und Dänen. „Natürlich hat die dänische Küche mehr zu bieten als Hotdogs“, sagt Mads Schreiner, Marketingleiter bei VisitDenmark, Dänemarks offizieller Tourismuszentrale. „Für deutsche Urlauber ist der Hotdog jedoch der Inbegriff dänischer Kultur. Jedes Jahr genießen Millionen Deutsche an der dänischen Nordsee und Ostsee unsere charakteristischen Hotdogs. Sie schätzen die Geselligkeit beim Essen, das Genießen unter freiem Himmel, das Unmittelbare und die damit verbundene Gelassenheit – alles Attribute dänischer Lebensweise.“

Das UNESCO-Abkommen zum Erhalt des Immateriellen Kulturerbes gibt es seit 2006. Es umfasst Bräuche, Darstellungen, Ausdrucksformen, Wissen und Fertigkeiten, die als Bestandteil des gemeinsamen Kultur-



erbes angesehen werden. In Deutschland versuchen derzeit unter anderem die deutschen Brauer, das Reinheitsgebot für Bier in diese Liste aufnehmen zu lassen.

Für die dänische Nationalspeise benötigt man ein wenig Übung. Mit dieser Anleitung zum Hotdog-Verzehr sollte nichts mehr schief gehen!

Tun Sie nie an einem dänischen Hotdog-Stand so, als wenn Sie ein wenig dänisch sprechen können. Zum Beispiel (Lautschrift): „Jei will gerne har een risted hotdog.“ Dann passiert nämlich etwas, mit dem Sie nie und nimmer gerechnet haben: ein Schwall dänischer Worte folgt. Und das hört sich ungefähr so an (Lautschrift):

„Schkalldüharfreskorristet-loiofreskgur-ker?“ Verstanden?

Natürlich nicht. Aber Sie sollten, da Sie sich schon so weit in die Sprache unserer nördlichen Nachbarn hineingearbeitet haben, antworten (Lautschrift): „Melldeeheele“ (Lautschrift für Ichmöchtegernealleshaben).

Dann, ja dann kriegen Sie erst den echten dänischen Hotdog, und der oder die Fachkraft, die Ihnen die Spezialität des Landes bereitet, wird sich besondere Mühe geben, da Sie ja ein Gast des Landes sind.

Was man Ihnen dann auf eine spezielle Haltevorrichtung aus silberfarbenem Metall legt (bitte besonders beachten, denn das gibt es fast nur in Dänemark), erfordert allerdings Ihre ganze Aufmerksamkeit, wenn Sie mit dem Mahl beginnen. Aber erst

einmal zur Zusammensetzung des dänische Hotdogs. Er ist ein halb aufgeschnittenes warmes Brötchen mit einer darin abgelegten gegrillten oder gekochten Wurst. Sie haben sich in weiser Voraussicht für die Gegrillte entschieden, denn die kommt ihnen bekannt vor, weil sie der heimischen Currywurst ähnelt. Die Gekochte dagegen erstrahlt in solch einem Rot, dass die mei-



*Pølsebude in Kopenhagen*

sten Dänemarkbesucher sich nicht trauen, hinein zu beißen. Gegrillt oder gekocht, beide Würste werden kunstvoll zugedeckt mit einem Streifen Mayonnaise, einem Streifen Ketchup, einem Streifen Senf so-

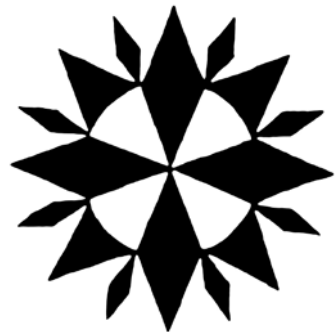


wie gerösteten Zwiebeln, rohen Zwiebeln und Gurkenscheiben. Ein ungeschriebenes Gesetz ist es im Königreich Dänemark, das Ganze ohne Hilfe von Kulturwerkzeugen wie Messer und Gabel zu essen. Es erfordert schon eine besonders ruhige Hand und viel Übung, das überladene Brötchen zum Mund zu befördern, ohne dass die Hälfte der köstlichen Wurstbedeckung von der Erdanziehung auf den Boden befördert wird. Verhindern können Sie das jedoch spätestens dann nicht mehr, wenn Sie versuchen, von der dänischen Spezialität abzubeißen. Jeder Anfänger ist dann sofort ein Kunde der nächsten Kleider-Reinigung, denn die Mischung aus Mayonnaise, Ketchup und Senf ist mit normalen Vollwaschmitteln nicht mehr fleckenlos zu entfernen. Um die Flecken in der Jacke, die in 90 Prozent aller Fälle im Bereich des Bauches auftreten, zu verhindern, sollten Sie den Hotdog wie ein Einheimischer verspeisen. Der nimmt sich schon vor dem Griff zum Wurstbrötchen mindestens vier Papierservietten aus dem Serviettenspender - der gehört zur Grundausstattung eines jeden Hotdog-Standes - und danach stellt er sich leicht nach vorn gebeugt, breitbeinig hin. Dann erst wird die Köstlichkeit mit gezieltem Schwung gen Mund befördert. Beißen Sie schnell, aber nicht hastig ab, nachdem Sie die Speise so weit es geht in den aufgesperrten Mund geschoben haben. Natürlich wird vieles von dem, was auf der Wurst liegt, auf den Boden fallen. Das macht aber gar nichts und ist normal. Wenn sich von der Gesamtmenge des Hotdogs nach dem Mahl allerdings mehr in Ihren Magen als zwischen Ihren Füßen befinden soll, ist es erforderlich, das Ganze mit höchstens drei Bissen zu verspeisen. Dann kommen die

vier Servietten zum Einsatz, denn nun gilt es, den rundum verschmierten Mund und die klebrigen Finger zu reinigen. Und Achtung: Vermeiden Sie einen Anfängerfehler. Brillen oder Sonnenbrillen, die mit einem sportlichen Band gehalten, zum Essen von der Nase genommen und auf Brusthöhe hängen, sollten tunlichst vor der Mahlzeit in eine Tasche gesteckt werden. Auf ihren Gläsern sammelt sich sonst ein Teil des Wurstbelages und der ist nur mit größerem Reinigungsaufwand wieder zu entfernen.

*Text: Klaus Bartels*

*Quelle: Mit freundlicher Genehmigung von <http://www.visitdenmark.de/de/daenemark/gastronomie/hotdog-aber-richtig>*





# Reisetipps für Kopenhagen

## Gipfelglück in Kopenhagen

### 100 Jahre Achterbahn, 30 Neuheiten und Top-Musik-Acts im Tivoli

Hamburg, 16.04.14 (VDK). Kopenhagens weltberühmter Vergnügungspark Tivoli geht mit rund 30 Neuheiten und dem 100. Geburtstag eines Klassikers in die Sommersaison 2014: Nach umfangreicher Rekonstruktion präsentiert sich die 625 Meter lange und knapp 60 km/h schnelle Achterbahn zudem wieder im Originalzustand mit zwei bis zu 26 Meter hohen Gipfeln, die in den 1920er Jahren einst zurückgebaut worden waren. Mit 1,3 Millionen jungen und jung gebliebenen Fahrgästen ist die Achterbahn, die zu den ältesten aktiven Holzachterbahnen der Welt gehört, eines der beliebtesten Fahrgeschäfte des 1843 eröffneten Familienparks im Herzen der dänischen Hauptstadt. Außergewöhnlich: Nur sieben Achterbahnen weltweit haben wie der Tivoli-Fahrspaß einen Fahrer (so genannten Bremser) an Bord.

Zu den weiteren Highlights im Tivoli gehören der „Fredagsrock“, bei dem musikalische Top-Acts erwartet werden, unter anderem Simple Minds (8.8.), Singer-Songwriter John Mayer (17.5.), die dänische Sängerin Agnes Obel (6.6.), Singer-Songwriter Thomas Dybdahl (13.6.) und Funk-Jazz-Musiker Nils Landgren (4.7.).

Zudem wurde die Sommerrevue TAM TAM neu aufgelegt (Premiere 31.5.) und die Erlebniswelt des dänischen Comichären Petzi (dän. Rasmus Klump) mit Familienmusical und Pantomimentheater erweitert.

Im Vergnügungspark Tivoli erwarten Besucher rund 30 klassische und moderne Fahrattraktionen, 20 Restaurants und ebenso viele Fastfood-Gaststätten bzw. Cafés und Bars. Die Sommersaison im Vergnügungspark Tivoli dauert bis einschließlich 21. September 2014. Darüber hinaus ist Tivoli zu Halloween und in den Wochen vor Weihnachten zu „Jul i Tivoli“ geöffnet. Erwartet werden insgesamt 4,2 Millionen Gäste.

*Weitere Informationen:*

[www.tivoli.dk/en](http://www.tivoli.dk/en)

*Fotos unter:*

[www.tivoli.dk/da/om/presse/billedbank/](http://www.tivoli.dk/da/om/presse/billedbank/)

*Informationen über Dänemark:*

[www.visitdenmark.de](http://www.visitdenmark.de)

*Presseinformationen zu Dänemark:*

[www.visitdenmark.de/de/search/editorial/pres](http://www.visitdenmark.de/de/search/editorial/pres)

*Dänemark-Fotos:*

<http://fotos.visitdenmark.com>



## Zu guter Letzt

aus den Mitteilungen des Deutschen Segler Verbandes

**G**roße Preise für kleine Crews  
Die Kreuzer-Abteilung des DSV hat beim Fahrtenseglertag 2014 in Hamburg drei ihrer sieben traditionsreichen Wanderpreise an Einhandsegler verliehen. „Das waren sichere Törns“ urteilte die Jury trotz der vergleichsweise kleinen Boote, auf denen die Preisträger unterwegs waren. Die begehrteste Auszeichnung des Fahrtenseglertages gewann Lutz Lehnhardt vom Spandauer Yacht-Club. Für seinen Einhandtörn von Berlin nach Island und zurück zeichnete ihn die Kreuzer-Abteilung mit dem Commodore-Preis aus. Lehnhardt war im Sommer 2013 auf seiner neun Meter langen Friendship 30 „Knöpfchen“ von Berlin über Swinemünde und den Strelasund zur Ostsee getourt. Von dort segelte er über den Öresund, das Kattegat und den Limfjord nach Südnorwegen. Weiter ging die Reise über die Shetlands und die Färöer nach Island. In drei Wochen umrundete Lehnhardt die Insel, dann segelte er über die anspruchsvollen Tidenreviere der Hebriden, der Irischen See und Cornwall in die Bretagne, an die normannische Küste über den Ärmelkanal in die Deutsche Bucht.

„Ausgesprochen sicherheitsbewusst, so dem Schiffstagebuch zu entnehmen, trotzte hier ein erfahrener Seemann einem zuweilen recht launisch gestimmten Rasmus 3.971 erlebnisreich kernige, zeitweise auch ganz harte, Kräfte zehrende Meilen ab“, urteilte die Jury der Kreuzer-Abteilung

über die Reise. Dafür gab es neben dem Commodore-Preis für die beste Leistung im Hochseesegeln die Auszeichnung mit einer Goldmedaille.

Die Kreuzer-Abteilung des DSV verlieh beim diesjährigen Fahrtenseglertag sieben Wanderpreise, den Familienpreis sowie 16 Gold-, 23 Silber- und 16 Bronzemedailen für herausragende Törns. Die Ehrung erfolgte im Rahmen des Fahrtenseglertages am 22. März im Hamburger Museum für Völkerkunde.

**C**lassic Week 2014  
Der Freundeskreis Klassische Yachten (FKY) lädt in diesem Jahr zum dritten Mal zur Classic Week: Über zehn Tage, vom 13. bis zum 22. Juni 2014, versammeln sich klassische Yachten vor den deutschen und dänischen Ostseeküsten zu einer sportlich und kulturell anspruchsvollen Regatta. Die Veranstalter rechnen mit rund 180 Yachten und fünfhundert Seglerinnen und Seglern. Die Regatta startet in Flensburg und führt von dort über Sonderborg, Kappeln und Eckernförde nach Kiel. Dort wird am 21. Juni zur großen Abschlussveranstaltung geladen. Weitere Infos: [www.classic-week.de](http://www.classic-week.de) oder [www.fky.org](http://www.fky.org)

**S**eenotsignalmittel – Schleswig-Holstein  
Das Ministerium für Soziales, Gesundheit, Familie und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein hat am 24. März 2014 ein neues Sicherheitskonzept für Seenot-



signalmittel auf Yachten erlassen. Dieses Konzept erlaubt es Charterunternehmen, ihre mit Seenotsignalmittel der Kategorie P2 ausgerüsteten Yachten auch dann zu vermieten, wenn der Mieter nicht die nach § 7 des Sprengstoffgesetzes erforderliche Erlaubnis für den Umgang mit diesen an Bord befindlichen Seenotsignalmitteln besitzt. Die Regelung stellt eine Reihe von Anforderungen an das Charterunternehmen, sein Personal sowie an die Aufbewahrung der Seenotsignalmittel an Bord und verlangt eine entsprechende Unterweisung des Mieters durch eine fachkundige Person. Die Unterweisung ist zu bescheinigen. Der Erlass gilt nicht für Personen, die ein eigenes Sportboot oder eine eigene Yacht ohne amtlichen Sportbootführerschein führen. Sie gilt auch nicht für Personen, die ein eigenes Sportboot oder eine eigene Yacht mit amtlichem Sportbootführerschein, jedoch ohne Unterweisungsvermerk für Signalmittel der Kategorie P2 führen. Der Deutsche Segler-Verband empfiehlt unabhängig von der Motorleistung des geführten Sportbootes den für das Fahrtgebiet vorgesehenen Sportbootführerschein und, falls Seenotsignalmittel der Kategorie P2 an Bord der geführten Yacht sind, den sprengstoffrechtlichen Fachkundenachweis nach § 7 i. V. m. § 9 Sprengstoffgesetz und § 1 Abs. 3 Erste SprengV. Bei motorisierten Yachten sollte auch auf eine für das Fahrtgebiet ausreichende Motorleistung geachtet werden.

Im Übrigen gilt nach wie vor der Erlass des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 16. Oktober 2012, der gleichzeitig mit der Einführung der damals neuen Führerscheinregelung eine bundesweite Lösung des Problems regelt. Um für den Kreis der Charterkunden

ohne Sportbootführerschein-See und ohne Fachkundenachweis auch eine Vermietung von großen Sportbooten im Rahmen des § 11 Abs. 3 See-Sportbootverordnung zu ermöglichen, können seither anstelle der nach der See-Sportbootverordnung vorgeschriebenen fachkundepflichtigen Seenotsignalaraketen auch alternative fachkundefreie Signalgeber mit roten Leuchtsternen als ausreichende Mindestausrüstung im Bootszugzeugnis vermerkt werden, sofern bestimmte Anforderungen erfüllt sind. Näheres finden Sie dazu auf der Website [www.dsv.org](http://www.dsv.org) im Newsbereich.

## Bundeswasserstraßen werden gebührenpflichtig

Der bis Herbst 2013 amtierende Deutsche Bundestag hat in seinem Bundesgebührengesetz (BGebG) beschlossen, dass die Nutzung von Bundeswasserstraßen gebührenpflichtig wird. Das Gesetz verlangt, dass spätestens ab 2017 für individuell zurechenbare Leistungen des Bundes Gebühren nach dem Vollkostenprinzip zu erheben sind. Das gilt ausdrücklich auch für die Möglichkeit der Inanspruchnahme von Bundeswasserstraßen. Die Gebühr wird grundsätzlich nach den Kosten erhoben, die den einzelnen Nutzern bzw. Nutzergruppen zuzurechnen sind.

## Fließgewässer müssen dem Sport erhalten bleiben

Das Kuratorium Sport & Natur e.V. hat zum Weltwassertag 2014 ein Positionspapier veröffentlicht, in dem die Erhaltung der deutschen Fließgewässer und ihrer Randzonen als Erholungsgebiete gefordert wird. Die konstruktive Beteiligung des Natursports bei allen Planungen an Fließgewässern müsse obligatorisch sein.



Der Deutsche Segler-Verband unterstützt als Mitglied des 1992 gegründeten Kuratoriums Sport & Natur e.V. die Positionen des Vereins, der die Interessen von 21 Mitgliedsverbänden und Förderern mit insgesamt 3,6 Millionen Einzelmitgliedern vertritt. Das Positionspapier ist in vollem Wortlaut auf der Website: [www.dsv.org](http://www.dsv.org) im Newsbereich veröffentlicht.

**D**eutsche Segel-Bundesliga – erfolgreicher Auftakt vor Flensburg  
Die neue Deutsche Segel-Bundesliga kommt bei den DSV-Vereinen gut an. Anfang April kämpften 61 Clubs aus dem gesamten Bundesgebiet bei der vor Flensburg ausgetragenen Relegation um einen Einzug in die 1. und 2. Liga. Der Sprung in die 1. Liga gelang dem Kieler Yacht-Club, dem Bodensee-Yacht-Club Überlingen, der Seglervereinigung Itzehoe, der Segelkameradschaft „Wappen von Bremen“ sowie dem Düsseldorfer Yachtclub. Die 61 Vereine segelten an drei Tagen in 86 Wettfahrten auf Booten vom Typ J/70 und J/80 bei teils

stürmischem Wind gegeneinander. Ausrichter des erfolgreichen Segelspektakels waren der Deutsche Hochseesportverband HANSA und der Flensburger Segel-Club. Am 16. Mai startet die 1. Segel-Bundesliga mit einer Regatta beim Bayerischen Yacht-Club in die Saison.

**G**ratulation zum runden Geburtstag  
60 Jahre: Dr. Eckart Diesch (\*1. Mai 1954), ehemaliges Mitglied des Seglerrates, Olympiamedaillengewinner und Admiral's-Cup-Sieger, Vorsitzender Deutsche Segel-Liga e.V., Württembergischer Yacht-Club  
60 Jahre: Jochen Schümann (\*8. Juni 1954), vierfacher Medaillengewinner bei Olympischen Spielen, America's Cup-Sieger, Mannschaftsleiter des DSV-Olympia-Teams in Athen 2004, Yacht Club Berlin-Grünau

**Y**ardstickzahlen 2014  
Die Daten stehen im Internet auf den Websites [www.dsv.org](http://www.dsv.org) im Menü „Regatta“ und [www.kreuzer-abteilung.org](http://www.kreuzer-abteilung.org) im Menü „Service“.



*Abendstimmung bei Niedrigwasser in Borsfleth*





# Sommerrätsel für Kinder

Mit Playmobilfiguren aus den 80-er Jahren. Die Figuren hat Baffi für ihren Sohn Mirko aufbewahrt bis ihre Enkel damit spielen können.

Sie hat 2 Fotos gemacht. Dabei hat sie ins untere Foto 3 Fehler eingebaut. Und 5 Dinge passen nicht ins Bild.

Findet ihr sie?



Idee / Umsetzung: Baffi - Stefanie von Thaden

Wer das Rätsel lösen konnte, schreibt die Lösung per e-mail an: [xssie@mac.com](mailto:xssie@mac.com) - Teillösungen erhalten auch einen Gewinn! oder schickt eine Karte aus dem Urlaub an Christa Sylvester mit der Adresse der Obfrau- Inforedaktion. Einen noch geheimen Gewinn gibt es für alle Teilnehmer spätestens im September.



## ESV Termine 2014

10.09.14 - 19:00 Uhr	Monatsversammlung
12.09.14	Zahlung des Sommerlagerbeitrages endet
13./14.09.14	voraussichtlicher Termin Absegeln
03.10.14	erstes Wochenende zum Aufsclippen
08.10.14 - 19:00 Uhr	Monatsversammlung
12.11.14 - 19:00 Uhr	Monatsversammlung
30.11.14 - 15:00 Uhr	Senioren- und Ehrentreffen
01.01.15 - 15:00 Uhr	Katerbummel



*Apfelblüte in Haseldorf (oben) Blick ins Mühlener Loch vom Restaurant "Zum Bäcker" (unten)*

