



**SCU**

**Flaschenpost**



Rohrkolbenstangen · Spezialkolbenstangen  
Zylinderrohre · Maschinenteile

**RSK**  
Hamburg

geschliffen ○  
gehärtet ○  
vernickelt · verchromt ●  
aus allen Werkstoffen

RSK Stahl- und Fertigteile  
Produktions- und Vertriebs GmbH  
Hasenkamp 1 · 25482 Appen  
Tel. 04101 / 54 52 0 · Fax 04101 / 51 20 87

# Ove Simonsen

→ Rechtsanwalt · Mediator (BAFM)

Tätigkeitsschwerpunkte:  
Sportschiffahrtrecht / Erbrecht / Familienrecht

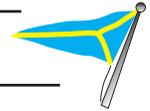
*Die Aufgabe eines Mediators: → Mediation.  
Im Gespräch führt er die Parteien dazu, ihre  
Probleme in eigener Verantwortung  
aufgrund ihrer wirklichen Interessen  
zukunftsgerichtet zu lösen.*

Raboisen 16 · 20095 Hamburg  
Telefon 040/82 08 26  
Telefax 040/82 08 27

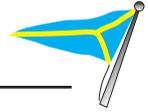
---

# ***Inhalt***

---



<b>Vorwort /Termine</b> .....	<b>4</b>
<b>Protokoll Maiversammlung</b> .....	<b>.5</b>
<b>Protokoll Aprilversammlung</b> .....	<b>.6</b>
<b>Aus dem Vereinsleben</b> .....	<b>.8</b>
<b>Der SCU Ticker</b> .....	<b>.9</b>
<b>Aus der Optiabteilung</b> .....	<b>.14</b>
<b>Knigge für Segler</b> .....	<b>.16</b>
<b>Ostern fährt man nach Helgoland</b> .....	<b>.19</b>
<b>Jubiläumsregatta</b> .....	<b>.23</b>
<b>Deutschland Cup 2003</b> .....	<b>.26</b>
<b>Der SCU</b> .....	<b>.30</b>



## Vorwort

Wie die Zeit vergeht! Nun ist schon wieder die halbe Saison vorbei.

Viele von Euch fahren jetzt in den wohlverdienten Urlaub oder sind schon los.

Zwei von drei Jubiläumsaktivitäten haben wir bereits hinter uns und wir arbeiten fieberhaft auf das grosse Finale zu.

Die SCU-Regatta war ein voller Erfolg. Auch auf der „After Race Party“ war alles vertreten, was im Club Rang und Namen hat.

Das Sommerfest wurde leider von vielen SCUern gemieden, aber viel Spaß hatten die Anwesenden trotzdem. Schade nur um den Aufwand, den einige wenige ja schliesslich für die SCUer betreiben.



Hier nun die zweite Flaschenpost, leider etwas spät aber dafür „dick“!

## Viel Spass!

## TERMINE

### Clubversammlungen 2004

Juli entfällt

12. August

9. September

### anderes wichtiges

3.-4. September Hamburger YACHTHAFENFEST

30. Oktober Jubiläumsball auf der „Greundiek“

# **Protokoll der SCU-Versammlung vom 13. Mai 2004**



1. Thema des Abends war die geklaute `Blaue Elise` von Olli. Zum Glück konnte uns Oli jetzt schon berichten, daß das Schiff dank eines aufmerksamen Elbe-Jet-Kapitäns wieder da ist.

2. Die SCU-Regatta am Samstag war trotz Flaute wieder ein tolles Ereignis. Wolfgang Pyrkosch vom BSC bedankte sich in einem persönlichem Schreiben beim SCU. Trotzdem will Charly nachbessern und lädt alle Beteiligten für eine Regattaorganisationsbesprechung am Donnerstag d. 3.Juni 2004 ein.

Charly will auch noch gegen eine nicht angemeldete Regatta des MSC Protest einlegen.

3. Vom jährl. Frühjahrsgespräch der Hamburger Segelvereine mit Vertretern der Schifffahrtsbehörden aller Wasserfreunde berichtet Oli: Berufsschifffahrt und Sportboote kamen auch 2003 gut miteinander klar: von 719 Vergehen waren die meisten von der Wasserschutzpolizei wegen nicht mitgenommenen Führerscheins oder der Nichteinhaltung des Rechtsfahrgebotes registriert worden. Zu Unfällen kam es gar nicht. Es wurde noch einmal darauf hingewiesen, das der Revierfunk (Kanal 68 ) abgehört werden muß, wenn ein Funkgerät an Bord ist. Fifi Schaper merkte an, das er nirgendwo einen Hinweis gefunden hat, daß man das Fahrwasser im rechten Winkel queren muß, außer in Verkehrstrennungsgebieten! Schwell-schäden an der Unterelbe wurden 28

mal registriert. Sollte man einen Schaden haben, der nachweislich vom Schwell eines Schiffes stammt, soll man diesen sofort möglichst mit Schwellverursacher melden. Die Reedereien sind sehr darauf bedacht, Schäden schnell zu bezahlen, wenn ein Beweis vorliegt. Schwell am besten über Kanal 68 melden , der Dialog dieses Kanals wird aufgezeichnet und 6 Wochen gespeichert. Es wurde auch noch kurz auf die Elbvertiefung eingegangen und von deren Unbedenklichkeit berichtet.

4. Karsten Möller erzählt von einem Vortrag eines Lotsen, Hr.Schade, den er sich angehört hatte. Es wurde angeregt, einen Vortrag von Hr.Schade in den Verein zu holen, evtl. im Herbst.

5. Oli macht noch einmal auf das diesjährige Sommerfest aufmerksam, es wird auch ein Shuttleservice eingerichtet.

6. Für das Yachthafenfest wird noch immer ein Mann für das Kinderprogramm gesucht.

7. Clubversammlung im Juli fällt aus.

# Protokoll der SCU-Versammlung vom 8. April 2004



1. Neue Pokale für die SCU Regatta (Beschluss der heutigen Versammlung)
2. Volker Hückmann (Spritti) gibt seinen Austritt bekannt
3. Glasenuhr:  
wurde von SILKE gewonnen , nicht von Enno
4. Uli berichtet: für das Yachthafenfest werden noch Freiwillige gesucht z.B. Für die Jüngstenbetreuung als Käptn Blaubär (vorlesen und die Kleinen mit Seemannsgarn unterhalten). Vielleicht hat Uwe Koopmann Lust dazu. Wann war denn das erste Yachthafenfest? Immerhin ist der SCU Gründer dieser traditionellen Veranstaltung. Uli gibt diverse Opti Termine bekannt (siehe Extra Bericht). Am Vortag war Opti-Elternabend Gerd Tammling wird als Trainer mit einsteigen. Zur Zeit sind 20 Kinder (!) zu betreuen und damit die Kapazität voll ausgelastet; Uli wird jetzt 4 Gruppen einrichten, es fehlt dafür aber noch ein Schlauchboot. 4 Kinder werden Ende des Jahres auf Jollen umsteigen, dafür sollen 2 420ér angeschafft werden. Am folgenden WE soll aufgebaut werden, dann wird wieder gesegelt, das Schlauchboot von Oli darf wieder genutzt werden ,so er es nicht selber braucht.
5. Yachthafengemeinschaft:  
die Preise steigen um 3%, weil die laufenden Kosten gestiegen sind. Reinhild darf nach den Hintergründen fragen und dann zustimmen
6. Uwe Koopmann berichtet vom Teufelsbrücker Hafen in seiner ihm eigenen Begeisterung. Er würde sich freuen, wenn alle mal kämen, jetzt ist wieder gebaggert worden, der Hafen ist selbst bei Niedrigwasser zu erreichen( 1 m Tiefgang in der Einfahrt bei Niedrigwasser ) Im Rüschkanal ist jetzt ein neuer Anleger, Teufelsbrück hat daher Probleme, weil Lieger abwandern, nicht mehr kommen. Uwe wirbt noch mal eindringlich für den Charme `seines Hafens`!
7. Jubi-Regatta: BITTE erscheint zahlreich und fragt typengleiche Schiffe anderer Vereine, ob sie nicht auch Lust auf einen Vergleich im Rahmen einer so tollen Regatta haben ( Uli hat z. B. sämtliche Carter-Boote im Yachthafen angeschrieben, er freut sich auf einen regen Austausch über unser Schiff) Es gibt im Anschluß FREIBIER +FREIGRILL und NEUE PREISE!!!
8. Yachthafenmodell wird nachgebaut 1:40 um Elbvertiefung, Strömung und deren Auswirkung auf den Hafen zu teste. Der Test läuft dann mit und ohne Osteinfahrt, um Erkenntnisse über evtl. Schließung zu erlangen. Die Messungen finden Anfang ab Mai 2004 in der Industriestr. statt, der SCU ist u.a. auch eingeladen. Fragen wie :Wer haftet für Schäden durch Schwell

# *Protokoll der SCU-Versammlung vom 8. April 2004*



großer Containerschiffe? werden diskutiert Die Tests werden von der Hansestadt und vom Bund für Wasserwirtschaft bezahlt.



## SAILMAKERS

**Quality & Performance**

**HOOD Sailmakers Deutschland**

Thomsen Segelmacherei

Fon +49(0)4101-555740 · Fax +49(0)4101-555973

Internet: [www.hood-sails.com](http://www.hood-sails.com) · Email: [de@hood-sails.com](mailto:de@hood-sails.com)

Süntelstraße 76b · D-25462 Rellingen b. Hamburg

## Aus dem Vereinsleben



--- Gudrun Fürstenberg ist jetzt auch ein 'Oldie' sie wurde 60, Gratulation nachträglich .

--- Petra und Torsten Gelbke haben im April Nachwuchs bekommen: Söhnchen Finn erfreut sich bester Gesundheit und den Rest der Familie. Gratulation.

--- Ponke und Sven erwarten noch ihren Nachwuchs, zum Redaktionsende war noch kein Ereignis zu verkünden...

--- Oomke und Katrin Möller nennen ein neues Schiff ihr Eigen und erfreuen sich an der 'Monsoon' (z.Z. Schlengel K) .Gratulation.

---Molli und Peter taufen im Mai ihr Schiff fürs Rentenalter 'Last Wings'und haben hoffentlich noch viele schöne Törns vor sich.( z.Zt.Schlengel) L58. Gratulation.

--- Ausfahrt im Januar hat allen wieder gut gefallen,,: Danke Christa und Wille!

--- Spieleabend im Februar war ebenfalls wieder ein voller Erfolg : Danke Charly

--- Am Dienstag, 11. Mai 2004 zwischen 15:30h und 16:30h wurde Oli's „blaue Elise“ aus dem Hamburger Yachthafen gestohlen!...Am Mittwoch war es wieder da, ein aufmerksamer Kapitän der Elbe-Schnellfähre entdeckte es vertäut am

Lühe- Anleger und verständigte die Polizei. Oli hatte aber auch alles in Bewegung gesetzt, um sein Schiff wieder zu bekommen.



**TV Master's**

**Athmer, HH-Blankenese,  
Blankeneser Bahnhofstr.48  
Tel. 0 40/86 08 85**



1. Das internationale Internetportal marinamap hat heute ein Nachrichtensystem für Segler freigeschaltet.

Das so genannte "Weblog" wird von Redakteuren des Portals betreut, es können aber auch interessierte Segler von außerhalb Nachrichten eingeben. Dazu genügt eine einfache Registrierung.

Die Nachrichten werden nicht nur auf der marinamap-Website veröffentlicht, sondern jeder Besitzer einer Website kann die Nachrichtenübersicht gratis in seine Homepage einbauen. Außerdem verbreitet marinamap die News auch per RSS. Dieses Datenformat erfreut sich bei Internetnutzern wachsender Beliebtheit und löst nach und nach die Newsletter-Technik ab, da es ohne den Spam fördernden Emailversand auskommt.

"Wir rechnen mit regem Input der Seglerszene", sagt Ralph Hillebrand,

Gründer von marinamap. "Das Weblog erlaubt es jedem, der eine wichtige Nachricht hat, Tausende von Seglern gezielt anzusprechen."

Das System arbeitet anfänglich in drei Sprachen: Deutsch, Englisch und Türkisch.

Die marinamap-Website bietet weltweit umfangreiche Informationen über Marinas und andere wassersportbezogene Dienstleistungen. Als erster maritimer Internet-Service ermöglicht marinamap die Suche auf Basis der geografischen Position: Der Benutzer klickt auf eine Weltkarte und erhält eine Liste von Marinas und in deren Umgebung liegenden Bootssportdienstleistern angezeigt - geordnet nach geografischer Distanz zu seinem Mausklick.

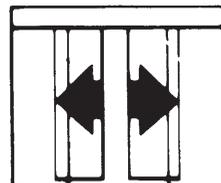
<http://www.marinamap.com>  
Wilhelmstrasse 46 D - 10117 Berlin /  
Germany Tel. +49 30 20 45 02 44 Fax.  
+49 1805 060 33766605

2. Raser auf dem Nord-Ostsee-Kanal

## Antriebstechnik für Dreh- und Schiebetüren



★★★★★  
**TORMAX**  
AUTOMATIC



Tel. (040) ☎ 80 78 78-0

**Peiser Tür- und Torautomatik GmbH**  
**Brandstücken 42 · 2 Hmb. 53 · Fax 80 78 78-11**



Kiel - In der Rekordzeit von zwei Stunden ist ein Sportbootfahrer durch den Nord-Ostsee-Kanal gerast und muss dafür 340 Euro Bußgeld zahlen. Wie die Wasserschutzpolizei gestern mitteilte, fuhr der Mann mit seiner Yacht im Schnitt 51 Kilometer pro Stunde. Erlaubt ist aber nur Tempo 15. Normalerweise brauchen Bootsfahrer gut sechseinhalb Stunden für die knapp 100 Kilometer lange Strecke.

### 3. SOLARLUKEN AUS KUNSTSTOFF

Eine praktische Lösung in Sachen Solarluken bietet die Firma Sunovation aus dem unterfränkischen Klingenberg an, die Solarmodule in Maßarbeit direkt in die Bootsluken einpasst. Unnötige Kabelstränge oder sonstige Aufbauten, die den Bordbetrieb behindern, gehören damit der Vergangenheit an. Die Vorteile derartiger Solarluken sind offenkundig:

Sie beanspruchen keinen zusätzlichen Platz und sind beim Einbau in das Vorschiff meist gut besonnt. Selbst bei Teilabschattung liefern sie durch integrierte Bypass-Dioden noch Ladestrom, der in das Bordnetz eingespeist wird. Die Leistung der Solarmodule variiert mit der gewünschten Lichtdurchlässigkeit der Luken und ist auf Werte von 27, 23 oder 16 Watt ausgelegt. Ein nachgeschalteter Aufwärts-Laderegler passt die Spannung an das 12- oder 24-Volt-Bordnetz an. Weitere Informationen liefert der Hersteller Sunovation unter [www.solarluke.de](http://www.solarluke.de)

### 4. STOLPE PLANT FREIZEIT-MAUT

Am 1. April 2004 unterrichtete Staatssekretärin Iris Gleicke in Berlin die Vertreter der im Deutschen Sportbund zusammengeschlossenen Verbände

# *Rundum - für alle Fälle*

## **Unsere außergewöhnliche Rundumversicherung auf einem Blick**

- Rückreisekostenerstattung der gesamten Crew
- Wracksuch- und Beseitigungskosten frei
- Selbstbeteiligung bei Diebstahl entfällt
- Keine Schadensfreiheitsrabatt-Rückstufung bei langjähriger Schadenfreiheit
- Günstige Prämien für Motorsegler
- Versicherungssumme als feste Taxe
- Niedrige Haftpflicht- und Unfallprämien
- KASKO, bis 40% Schadensfreiheitsrabatt.



**J. IMBECK & CO.**

Postfach 55 04 66 · Frahmstr. 13  
22587 Hamburg  
Telefon (040) 86 03 51  
Telefax (040) 86 90 51



Deutscher Segler-Verband (DSV), Deutscher Motoryachtverband (DMYV), Deutscher Kanu-Verband (DKV) und Deutscher Ruderverband (DRV), dass eine Vignette für Sportboote geplant ist. Der Bund hat 7,5 Millionen Euro Einnahmen aus dieser Vignette bereits fest in den Haushalt 2005 eingeplant. Geplant ist die Einführung einer Vignette für Sportboote auf allen Binnen-Bundeswasserstraßen (für diese ist der Bund zuständig), also praktisch allen bedeutenden überregionalen Wasserstraßen und Kanälen, aber auch Seen wie Müritz, Schweriner See oder Müggelsee, die zugleich Bundeswasserstraßen sind. Die Maut gilt beispielsweise für die Elbe von Geesthacht an aufwärts, die Trave, den Elbe Lübeck-Kanal, die Müritz oder den Schweriner See -Ausgenommen werden sollen Rhein, Mosel, Main und Donau. Wie die Staatssekretärin erläuterte, soll die Vignette 60-90 Euro pro Jahr und Boot kosten und für Boote ab 5 PS gelten. Aus der Segler Zeitung

5: Studie: Elbvertiefung unbedenklich  
Hafen: Wirtschaftsminister Uldall hofft auf schnelle Entscheidung des Bundeskabinetts. Umweltverbände sind gegen das Vorhaben. Von Sven Kummereincke  
Hamburg ist seinem Ziel, die Fahrrinne der Elbe zu vertiefen, einen großen Schritt näher gekommen. Wie eine Voruntersuchung der Bundesanstalten für Wasserbau und Gewässerkunde ergab, ist die Vertiefung um einen Meter auf 14,50 Meter ökologisch vertretbar,

technisch problemlos und hat einen im Vergleich zu den Kosten hohen Nutzen. Wirtschaftsminister Uldall (CDU) bestätigte das Ergebnis. "Ich hoffe, dass es nun zu einer Entscheidung des Bundeskabinetts für den Ausbau kommt", sagte er dem Abendblatt.

Die parlamentarische Staatssekretärin im Verkehrsministerium, Angelika Mertens (SPD) aus Hamburg, geht davon aus, dass es im Sommer grünes Licht des Kabinetts gibt. "Die Ergebnisse der Untersuchung sind sehr positiv", sagte sie. Das gelte für die ökologischen Auswirkungen wie auch für das Kosten-Nutzen-Verhältnis. Nach Abendblatt-Informationen würde die Elbvertiefung rund 350 Millionen Euro kosten. Hamburg müsste davon ein Drittel zahlen, zwei Drittel übernehme der Bund.

Für den Hamburger Hafen ist die Vertiefung von großer Bedeutung, weil die neue Generation von Containerschiffen bis zu 14,50 Meter Tiefgang hat und den Hafen nicht mehr anlaufen kann. Bisher ist - je nach Tide - bei 12,50 beziehungsweise 13,50 Meter Schluss.

Zahlreiche Umweltverbände sind gegen die Vertiefung, sie befürchten schädliche Auswirkungen auf das Ökosystem. Laut der neuen Untersuchung würden sich Tidenhub und Fließgeschwindigkeit der Unterelbe jedoch nicht verändern. "Wir wollen einen Teil des Baggerguts gezielt strombaulich wirksam einsetzen", sagt Jörg Öllerich, Projektleiter beim Amt für Strom- und Hafenbau. Das heißt: Das Baggergut wird an der Elbmündung aufgeschüttet und wie ein natürliches Hindernis wirken. Dadurch



verringert sich die Fließgeschwindigkeit. Öllerich: "Der Grund der Elbe wird ja auch nicht ebenmäßig, sondern behält seine raue Struktur." Im Ergebnis würde selbst eine Sturmflut nur einen Zentimeter höher ausfallen als bisher.

Die neue Untersuchung bedeutet allerdings noch nicht grünes Licht für die Fahrrinnenvertiefung, die bei problemlosem Verlauf des Verfahrens 2009 abgeschlossen sein würde. Der Zeitplan könnte so aussehen:

Sommer 2004: Kabinettsbeschluss pro Vertiefung.

Ende 2005: Die Detail-Studien, unter anderem die Umweltverträglichkeitsprüfung, liegen vor.

Anfang 2006: Das Planfeststellungsverfahren beginnt.

Mitte 2007: Der Planfeststellungsbeschluss steht, der Bau kann beginnen.

Mitte 2009: Abschluss der Arbeiten.

Allerdings gibt es noch viele Widerstände. Noch ist unklar, ob die Grünen und ihr Umweltminister Jürgen Trittin der Vertiefung zustimmen werden. Und auch Niedersachsens Ministerpräsident Christian Wulff (CDU) hat Bedenken angemeldet. Und schließlich steht im Gegensatz zur vorigen Vertiefung den Umweltverbänden diesmal ein Klagerecht zu, das neu eingeführte so genannte Verbandsklagerecht. Die Vertiefung könnte also noch die Verwaltungsgerichte beschäftigen. erschienen am 27. April 2004 in Hamburg

6.Nochmal: Elbe tiefer, Strände breiter! Planungsbeginn: Wenn die Fahrrinne ausgebaggert wird, erhoffen sich die Fluss-Anrainer Hilfe bei ihren

Problemen.

Wedel/Hetlingen/Haselau - Noch sind es etwa drei Jahre hin, bis die Arbeiten beginnen können, doch erste Studien zeigen, dass die weitere Vertiefung der Elbe auf 14,50 Meter unbedenklich sein soll. So jedenfalls erklärten es Mitarbeiter der Bundesanstalten für Wasserbau und Gewässerkunde. Von dem Projekt (das Abendblatt berichtete), sind auch Kommunen aus dem Kreis Pinneberg unmittelbar betroffen. So ist geplant, Teile des insgesamt 38 Millionen Kubikmeter umfassenden Baggergutes auf Wedeler und Hetlinger Gebiet abzulagern.

"Auf welchen Flächen dies genau sein wird, ist noch nicht heraus", sagte Jörg Öllerich, Projektleiter beim Amt für Strom und Hafenanbau. Es gebe noch keine Feinplanung, die werde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erarbeitet, das Anfang 2006 beginnen werde. Jetzt kommt das Thema hoch, weil die Maßnahme im Sommer vom Kabinett beschlossen werden muss, damit sie in den Bundesverkehrswegeplan einfließen kann. Öllerich erklärte, "sehr interessiert" an den Vorschlägen der Kommunen zu sein.

Wedels Bürgermeister Niels Schmidt hört das mit Freude. Am Elbhochufer sind durch den Schiffsverkehr diverse Auskolkungen entstanden, die mit dem Baggersand aus der Elbe gut wieder gefüllt werden könnten. Zudem erhofft sich Schmidt Unterstützung für die Bewältigung eines weiteren Problems: "Der Schulauer Hafen verflacht zusehends, das Zeitfenster fürs Ein- und Auslaufen wird immer kleiner. Wir sehen



die Elbvertiefung als einen Grund." Ins gleiche Horn stoßen Hetlingens Bürgermeister Klaus Groth und sein Haselauer Kollege Rolf Herrmann. Das allerdings will Öllerich so nicht gelten lassen. "Hier muss man sauber nach dem Verursacherprinzip verfahren. Untersuchungen hätten ergeben, dass sich die Verschlickung der Häfen nicht gravierend verschlimmert habe. Öllerich sieht vielmehr einen "natürlichen Prozess" als Ursache.

Leider sei es im Gegensatz zu früher nicht mehr möglich, beim Baggern in der Fahrrinne "mal eben den Hafen mitzumachen". Nur noch das Hamburger Amt verfüge über eigene Baggerkapazitäten, der Bund kaufe diese Leistungen ein, und das koste eben Geld.

Aber ganz aussichtslos ist die Lage nicht. "Wir wollen uns dem Problem stellen", so Öllerich. Man müsse erkunden, inwieweit Ausgleichsmaßnahmen im Uferbereich eventuell mit "wasserbaulichen Maßnahmen" verbunden werden können. Dazu wünscht sich Öllerich Anregungen vor dem Beginn des Planfeststellungsverfahrens. So wird er sich auf Telefonanrufe der Bürgermeister Schmidt, Groth und Herrmann einstellen können. Gegen die Fahrrinnen-Vertiefung an sich haben sie nichts: "Die ist wichtig für den Hamburger Hafen und damit die Wirtschaft im gesamten Raum", so Herrmann, "aber es schlagen zwei Seelen in unserer Brust."

Eine ganz andere Möglichkeit sehen die Förderer des Tourismus. Sie können sich gut vorstellen, die Elbstrände mit dem Spülsand zu verbreitern. erschie-

nen am 30. April 2004 in Pinneberg Von Jörg Frenzel

## 7. TRAINING IM VEREIN

Der Deutsche Segler-Verband hat für seine Mitglieder ein neues Handbuch mit dem Titel "Training im Verein" herausgegeben. Auf 364 Seiten beschreiben die Autoren Peter Demarez, Benjamin Dietrich und Tobias Düser die praxisorientierte Ausbildung zum Regattasegeln. Das Handbuch kann gegen eine Schutzgebühr\* von ? 20,00 zuzüglich Porto bei der DSV-Geschäftsstelle, Abteilung Leistungs- und Wettsegeln mit einem als Download angehängten Formular bestellt werden. [www.dsv.org](http://www.dsv.org)

## 9. Keine olympischen Segelwettbewerbe vor Warnemünde 2012

Warnemünde und Leipzig sind bei der Bewerbung für die Olympischen Spiele 2012 bei den Vorausscheidungen des IOC in Lusanne durchgefallen. Leipzig belegte unter den ursprünglich neun Anwärtern nur Platz sechs. Für die Sommerspiele 2012 bleiben als Hauptstädte Paris, Madrid, London und Moskau bis zur endgültigen Entscheidung im Juli 2005 im Rennen. [www.warnemuender-woche.de](http://www.warnemuender-woche.de)



Die Optimisten :was ist neu 2004?  
Das Winterhalbjahr wurde im Rissener  
Gymnasium mit insgesamt 36 Std.  
Theorieunterricht verbracht Die  
Regattagruppe hat bei Ove viel über  
Taktik des Segelns gelernt und bei mir  
wurden die theoretischen Grundlagen  
in der Anfänger- und Fortgeschrit-  
tenengruppe beigebracht. Abge-  
schlossen wurde durch Prüferin Silke  
mit dem Jüngstenschein für Miles,  
Ole, Robin und Louis.

Die Saison wurde bei bestem  
Sonnenschein Wetter begonnen. Die  
Gruppe besteht aus 21 Optimisten  
und 5(!) Trainern: neu dabei ist Gerd  
Tammling, er kommt vom SVWS und  
bringt auch seine 4  
Kinder mit in die  
Optigruppe ein (Sa-  
brina, Christian,  
Patrick und Vane-  
sa) Ebenfalls vom  
SVWS kommt Clau-  
dia Kallauch mit  
zwei Kindern (Jas-  
min und Lars-Malte )  
als Trainerin Ende  
Mai. Als Trainings-  
helfer stehen Jens  
Reißmann und Horst  
Martens (er besitzt  
ein eigenes Schlauch-  
boot ) zum Beginn  
der Saison zur Ver-  
fügung. Gerd Tam-  
mling ist im Besitz  
eines Optitrailers  
und hat ein eigenes  
Schlauchboot, er

wird somit gerne Begleitung auf den  
Regatten fahren. Auch Jan  
Schlesinger springt schon mal ein,  
wenn auf einer Regatta Hilfe  
gebraucht wird, er begleitet seine  
Kinder praktisch immer auf Regatten .  
Trainiert wird jeweils Dienstagsin 5  
Gruppen , 3 Gruppen auf der Elbe  
und die beiden Anfängergruppen im  
Yachthafen. Regatten in Wittensee,  
Schilksee und unsere Wanderfahrt  
nach Haseldorf stehen vor der Tür.  
Zum Ende der Saison wechseln 6  
Kinder in den 420 er Jolle .

Wenn's frisch  
sein soll !

  
**Rugenbarg 15  
Alt - Osdorf**  
**Fisch-Hädecke**

***Frisch- und  
Räucherfisch,  
Meeresdelikatessen und  
Salate aus eigener  
Herstellung***

Tel. 040 / 800 36 62



## Opti- Saisonstart

Bei schönstem Wetter wurden die Boote für die neue Saison hergerichtet, die `neuen` Optimisten haben gleich begeistert mitgemacht. Anschließend haben Robin, Marvin, Patrick und Sabrina schon die erste Spritztour mit Gerd auf der Elbe gemacht. Wenn das kein Auftakt ist...



## Oortkaten

Auf dem Oortkatener See fand am Wochenende die Regattasaison an. Die Umsteiger Flo und Maik taten sich sehr schwer mit dem zarten Wind. In der Gruppe B lief es besser, Marvin hat sich den 25. Platz von 69 Teilnehmern „erwundet“. Robin, Christian, Patrick und Sabrina belegten hintere Plätze. Ergebnisse: Gruppe B Lars 17., Finn 25, Davina 26, Marvin 33 von 56 Teilnehmern. Die nächste Regatta wartet schon - 15./16. Mai auf der Alster. Viel Erfolg wünsche ich euch - Uli

Jüngstenschein- Prüfung der Optimisten im April 2004

Als Abschluss unseres Jährlichen Opti

Theorieunterricht fand die Jüngstenscheinprüfung statt. Dies mal nahmen Ole, Robin, Luis und ich an der Prüfung teil. Keiner von uns musste sich davor fürchten den unser Trainer Uli hatte uns doch bestens vorbereitet. Der theoretische teil bestand aus ungefähr 20 Fragen. Anschließend mussten wir einen Palsteg einen Webleinsteg einen Achtknoten machen und auch eine Klampe belegen. Wir alle haben die theoretische Prüfung bestanden. Und Uli lies anschließend eine runde Eis springen.

Von Miles Dennert

Am 6. April war es soweit: Louis, Miles, Ole und ich sollten unsere Jüngstenschein-Prüfung machen. Wir waren alle ganz schön aufgeregt, aber wir waren nach Uli's Theorie-Unterricht so gut vorbereitet, dass uns Fragen wie : Wie heißen die Löcher im Segel ?, Darf ein Motorboot quer durch die Fahrrinne fahren? oder Was kommt an das Ende der Schot? fast keine Probleme bereiteten. Und dann hatten wir es ganz schnell alle geschafft und wurden mit einem leckeren Eis belohnt.

von Robin



ein Beitrag von Gudrun aus einem Beiblatt

Wie wird man ein guter Gastsegler?

Zum Auffrischen für die, die sie vielleicht vergessen haben, und für die, die sie noch nicht kennen.

1. Alle sollen beim Einlaufen Schwimmwesten Tragen. Mit der Besatzung ist rechtzeitig zu vereinbaren, wer welche Aufgaben übernimmt, so dass beim Anlegen keine lauten Kommandos erforderlich sind. Denken Sie daran, dass die besten Skipper stets an Land stehen.

2. Machen sie sich im Hafenslotsen mit den Anlaufbedingungen vor dem Einlaufen bekannt.

3. Hängen sie mindestens 2 Fender an jeder Seite des Schiffes aus und machen sie den Anker klar.

4. Lläuft man unter Segel in einem Boot mit Motor ein, so ist der Motor zu starten .

5. Laufen sie mit mäßiger Geschwindigkeit in den Hafen ein und halten sie sich an die Geschwindigkeitsbegrenzungen. Vermeiden sie Bug- und Heckwellen, die andere im Hafen belästigen.

6. Überlegen sie wann am besten die Segel eingeholt werden sollten, laufen sie nicht mit voller Fahrt unter vollen Segeln in den Hafen ein, um andere zu beeindrucken, und lassen sie nicht



**[www.Yacht-Shop.de](http://www.Yacht-Shop.de)**

Abdeckplanen · Anker · Außenborder · Beleuchtung · Bekleidung  
Beschläge · Blöcke · Dichtmasse · Kleber · Elektrik · Elektronik  
Farben · Antifouling · Fender · Flaggen · Kocher · Kühlen  
Navigation · Pflegemittel · Reinigungsmittel · Relingsdrähte  
Rettungsmittel · Schlauchboote · Tauwerk · Wanten · und, und, und...

**Wir liefern zu Ihnen an Bord !**

**Dubbenwinkel 11 · 21147 Hamburg  
Tel. 040-796 1003 · Fax 796 1006**



im letzten Augenblick die Segel runter-rauschen.

7.Im Hafenecken nehmen sie völlig die Fahrt aus dem Schiff, und folgen den Anweisungen des Hafeneckmeisters oder der Aufsicht, prüfen sie ob Platzkennzeichnungen (Rot/Grün) vorhanden sind und legen sie nur auf einem grünen Platz an.

8.Beachten sie, ob längsseits oder mit dem Steven angelegt wird. Im letzteren Fall ist die Achterleine an vorhandenen Pfählen zu befestigen oder der Anker auszubringen.

9.Nehmen sie Hilfe an und achten sie beim Anlegen darauf, andere Boote nicht zu berühren. Klare Leinen wären für den Helfer eine richtige Erleichterung. Seien sie anderen gegenüber auch stets hilfsbereit beim an- oder ablegen.

10.Vertäuen sie stets sicher und ordnungsgemäß mit korrekten Leinen. Nehmen sie Rücksicht, wenn andere bereits an Ring oder Klampen fest sind, so das diese beim Ablegen nicht behindert werden. Beim Vertäuen längsseits ist stets auch eine Achter- und Vorspring anzubringen. Vertäuen sie ihr Schiff so, als ob ein Sturm zu erwarten sei.

11. Machen sie das Boot `Ship Shape` Kontrollieren sie ob die Laterne gelöscht ist, korrigieren sie den Sitz der Fender, legen sie die Segel zusammen, zurren die Fallen fest, so dass sie nicht an den Mast schlagen. Schießen sie alle losen Tauen auf und machen sie das Boot sauber.

12.Rufen sie zu Hause an, daß alles in Ordnung ist.

13. Legt man an einem anderen Boot

an, so sollte man sich ein passendes Boot aussuchen, je nach Größe. Ist jemand an Bord, so bittet man um die Erlaubnis zum Anlegen. Man sollte nicht mit einem Schlauchboot oder Beiboot die Anlegemöglichkeit längsseits versperren

14. Hat man an einem anderen Boot angelegt, so wird das andere Schiff stets über das Vorderdeck betreten, das Achterschiff ist Privatsphäre. Gehen sie stets leise. Ist zu vermuten, das jemand an Bord schläft, so ist besondere Rücksicht zu nehmen. Denken sie daran, dass es unhöflich ist, an Bord zu gehen, ohne die Erlaubnis von der Besatzung oder Des Besitzers einzuholen, es ist aber erlaubt, ein fremdes Boot zu passieren um an Land oder Bord zu kommen.

15. Hat man einen Hund an Bord, so sollte man ihn nach Möglichkeit über andere Boote tragen, oder seinen Törn so planen, dass man so früh ankommt, das man direkt an Land anlegen kann. Hundekot im Hafen ist sofort zu entsorgen!

16.Vermeiden sie unnötigen Lärm, lautes Sprechen, Musik, UKW , Motorenlärm ect. Die anderen Mitlieger werden es ihnen danken.

17. Die Bordtoilette darf aus Umweltgründen im Hafen nicht benutzt werden, außer man besitzt einen Fäkalientank. Keinen Abfall ins Wasser werfen, keine ölhaltigen Abfälle entleeren oder abpumpen. Die sanitären Anlagen sollten in einem einigermaßen sauberen Zustand hinterlassen werden, auch wenn sie noch so schlecht sind! Das gibt uns nicht das Recht, jegliche Anstandsregel zu vergessen.



18. Braucht man Strom an Bord, so sollte man eine Verteilerdose mitbringen, keinesfalls darf man fremde Kabel abklemmen.

19. Offenes Feuer und Grill dürfen wegen der Brandgefahr nur an ausgewiesenen Plätzen und in sicherer Entfernung von den Booten im Hafen benutzt werden. Hinterher sind Feuer und glühende Asche zu löschen und der Platz wieder zu säubern

20. Hafengeld sollte immer umgehend nach dem Anlegen entrichtet werden.

21. Im Hafen ist die Yachtflagge um 8:00 zu setzen und nach Sonnenuntergang einzuholen. In einem ausländischen Hafen erweist man seinen Respekt durch Hissen der Gastflagge. Die Höflichkeitsflagge wird am äußeren Salinghorn steuerbord gesetzt. Sie wird nach der eigenen Nationalflagge gehisst und vor der eigenen Flagge eingeholt. Die EU Flagge darf nicht statt der National und Yachtflagge benutzt werden. Flaggen mit der schwarzen Piratenflagge gelten als schlechter Scherz.

22. Vor dem Auslaufen ist stets der Wetterbericht abzuhören, das Funkgerät wird eingeschaltet. Alle an Bord tragen eine sichere Schwimmweste. Mit der Besatzung ist rechtzeitig die Aufgabenverteilung zu vereinbaren. Zum Segelsetzen an einem freien Pfahl anlegen oder das Vorbecken des Hafens benutzen. Die Fender sind einzuholen. Ebenso die Festmacherleinen aufzuschießen und zu verstauen.

Der Knigge für Segler enthält einfache Regeln für gutes Benehmen für Gastsegler in fremden Häfen. Falls

jemand sie vergisst oder noch nie davon gehört hat, machen sie sich darüber nicht lustig. Machen sie den Betroffenen freundlich auf die Existenz dieser regeln aufmerksam und weisen sie ihn darauf hin, das unser aller Leben ein wenig erleichtern. Denken sie daran, das Gastsegler beobachtet werden und das schlechtes Benehmen nicht nur auf den Betroffenen, sondern auch auf den Heimathafen und Verein zurückfällt.

ANMERKUNG der Redaktion: Als ich diesen Artikel geschrieben habe, habe ich erst ein wenig gezögert, zu klar ist doch eigentlich jeder einzelne Punkt dieses Knigges. Aber beim Weiterschreiben fielen mir zu fast jedem Punkt Begebenheiten in den verschiedensten Häfen ein, die mich weiterschreiben ließen, denn so klar scheint das Benehmen der Mitsegler nicht immer zu sein. Wer ist nicht schon mal morgens vor Sonn und Tau von irgendeinem Heini geweckt worden, der seinem Kameraden am Ende des Schlangens unbedingt von seinem Motorschaden im Kanal berichten musste, natürlich direkt vor DEINEM Boot. Oder die 8 Mitsegler, die längsseits gehen und aufgrund des schlechten Wetters meinen, nachts um 4:00 im Klo besser übernachten zu können, mitsamt der Ausrüstung und großem Hallo ihr Schiff natürlich über DEIN Schiff verließen und um 6:00 das ganze Retour machten. Oder die wirklich großen Helden, die dir beim Anlegen tonnenweise Tampen (natürlich nicht belegt!) entgegenschmeißen, mitsamt dem Stromkabel mit der Frage, wo der Verteilerkasten wäre. Und erst die Klos, die Anlegemanöver, die Grillpartys ... Ihr merkt, worum es geht.

Wer kennt auch solche Begebenheiten und möchte sie mir mitteilen, ich bring sie garantiert in die Zeitung. Versprochen!  
Eure Monikade

# "Ostern fährt man nach Helgoland..."



Von Kathrin und Oomke Möller

...das ist ja wohl jedem Elbsegler klar! Von wo aus? Da das nie näher definiert worden ist, haben wir uns diesmal für Hamble als Ausgangshafen entschieden. Wo das ist? Nun, Southampton und Solent sind bestimmt ein Begriff. Nachdem wir kürzlich unser neues Schiff dort gekauft haben (warum, wieso und weshalb ist eine eigene Geschichte), hielten wir das Osterwochenende für einen guten Termin zur Überführung. Auch unsere Lieblingsbabysitter konnten überzeugt werden und eine Crew von insgesamt 7 Personen fand sich fast von alleine. Leider fiel Melanie 2 Tage vorher aufgrund einer Verletzung aus, so dass Ryanair nur 6 von uns am Dienstag abend von Lübeck nach London Stansted fliegen durfte. Dort sprangen wir in 2 Mietwagen und konnten Mittwoch morgen gegen 3 Uhr in einer wunderschönen, aber eiskalten Vollmondnacht in unsere Kojen kriechen. Der nächste Vormittag war von last-Minute Vorbereitungen ausgefüllt, das Meiste hatten Oomke und Ralf schon eine Woche vorher erledigt. Noch mal kurz das Rigg durchgecheckt (tolle Aussicht von da oben), ein paar Haken angeschraubt, jede Menge Tape verklebt, Segellatten abgesägt, um ein älteres Groß für die Überführung damit auszustatten, für die Instrumente einen Fachmann von B&G aktiviert, Mietwagen abgegeben, bisschen an der Elektrik gebastelt und und und ..., dann noch im Pub Mittag gegessen: sucht Euch lieber was aus,

was auch andersrum noch einigermaßen schmeckt – die meisten entschieden sich für Fish and Chips...



Um 16:00 Uhr heißt es dann Leinen los, bei herrlichem Sonnenschein und sehr wenig Wind. Die erste Anekdote erleben wir beim Setzen unseres "Fahrten"-Großsegels, am Ende des Mastes sind irgendwie noch einige Meter Tuch über, uups, dieses Segel gehört wohl zu einem größeren Boot. Also wieder runter, das gute Regattasegel raus (welches in weiser Voraussicht an Bord geblieben war), wieder das Lattensuchspiel und dann geht es richtig los. Weitestgehend unter Spi schippern wir durch den Solent, allen ist so ein komisches Grinsen ins Gesicht gemeißelt. Stefan kann nicht aufhören, es in Worte zu

# "Ostern fährt man nach Helgoland..."



Von Kathrin und Oomke Möller

fassen: "Ein geiles Boot!" (wahrscheinlich die meistgesprochenen Worte dieser Reise). Bei Sonnenuntergang verschwindet die eine Wache (Ralf, Andrea und ich) in der Koje, während die anderen (Oomke, Ina, Stefan) bei zunehmendem Wind etwas Arbeit haben. Um Mitternacht übernehmen wir in einer traumhaften sternenklaren Nacht. Der Mond geht gerade auf und ist fast voll und anfangs richtig rot. Bei halbem Wind rauschen wir unter Genua 3 und vollem Groß mit 7-8 Knoten durch die Nacht. Es ist ein Traum! Nicht annähernd so kalt wie befürchtet und einfach nur ... da ist es schon wieder, dieses Wort. Die Steilküste bei Brighton in Luv sieht aus wie eine Nebelbank, so wird sie vom Mond beleuchtet. Unser Schiff steuert sich einfach großartig, läuft wie auf Schienen. 4 Stunden sind im Nu vergangen und wir übergeben wieder an die anderen. Morgens beim Wachwechsel stellen wir fest, warum man Feuerlöscher an Bord haben sollte: der nagelneue Kocher enpuppt sich mehr als Flammenwerfer! Aber Oomke behält die Fassung und hat sich dann auch nach 2 Tagen mit dem Ungeheuer "arrangiert". Niemand sonst wagt es, ihn anzufassen. Es gibt also Kaffee und Schnittchen und wir dürfen während unserer Vormittagswache den Channel bei Dover/Calais queren. Damit haben wir sehr raumen Wind und kommen auch aus der Landabdeckung der britischen Insel heraus – gut, dass wir schon ein paar

**UNSERE SEGEL  
BRAUCHEN SIE  
NICHT ZU KÜSSEN,  
UM SICH WIE EIN KÖNIG  
ZU FÜHLEN...**



© FUDEZ Werbung 2001 - 04103 / 970034

**...ABER SIE WERDEN  
ES WAHRSCHEINLICH  
TROTZDEM TUN!**

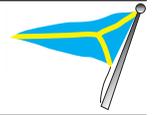
YACHTSEGEL, REPARATUREN, RIGG & TAKELAGE

**YACHTSEGELMACHEREI  
HINSCH & RUHLAND**

AM RETHHÖVEL-HAFEN · 25348 GLÜCKSTADT  
TEL. 04124 - 93 52 - 0 · MAIL@HINSCH-RUHLAND.DE

**WWW.HINSCH-RUHLAND.DE**

# ***"Ostern fährt man nach Helgoland..."***



Von Kathrin und Oomke Möller

Meilen auf dem Buckel haben, sonst ist es ein für Seekrankheit prädestinierter Kurs. Meine Schnittchen zum Wachwechsel finden auch gar nicht den üblichen Anklang und die andere Wache fällt nachmittags diesem lästigen Übel auch prompt zu 2/3 zum Opfer, so dass sich Oomke irgendwann Andrea vorzeitig aus der Koje holt. Aber wir kommen weiter gut voran, jegliches Hafenanlaufen würde das Problem nicht lösen, sondern nur verzögern und verlängern, so dass wir uns nach kurzer Diskussion einstimmig für's Weiterfahren entscheiden. Ralf und ich übernehmen die abendliche Wache und nach einiger Zeit checke ich mal den Strom – 7,5 Volt auf Batterie 1, dascha nicht mehr so viel. Ralf will die Maschine starten, um die Batterie zu laden, aber die sagt leider keinen Mucks – Batterie 2 ist ganz platt. Dabei haben wir sie gar nicht benutzt. Na klasse! Oomke fängt an zu basteln, zu checken, zu probieren und zu guter Letzt springt die Kiste doch noch an. Aber nicht zu früh freuen, im nächsten Moment verdunkelt eine schwarze Nebelwolke die Kajüte. Doch zum Glück ist es nichts Ernsthaftes mit der Maschine selbst, nur der Keilriemen, der sich in seine Einzelteile zerlegt. Das war's dann also mit dem Laden. 3 Frauen an Bord und keine Nylonstrümpfe. Es ist nicht zu fassen. Oomke bastelt über Stunden ein Bändsel nach dem nächsten um die Räder und schafft es, die Batterie auf fast 12 Volt zu kriegen. Dann schalten wir alle Verbraucher ab

und Oomke fällt total erledigt in die Koje – obwohl es doch eigentlich längst wieder seine Wache ist. Also nochmal umdisponieren. Ralf kriegt Andrea zur Gesellschaft und ich schlafe für ein Stündchen in voller Montur auf dem Fußboden im Salon – wir haben leider nur 3 Seekojen. Um 4 lösen Ina (mittlerweile wieder voll fit) und ich die Beiden ab und Ralf kriegt den Fußboden... diese Nacht ist etwas chaotisch. Zum Glück haben wir erstaunlich wenig Verkehr im Verkehrstrennungsgebiet vor Hoek van Holland (Rotterdam), trockenes Wetter, strahlenden Mondschein und leichten Wind, wenn auch zu nördlich. Wir müssen tatsächlich kreuzen. Morgens werden wir etwas vor der Zeit erlöst und mittags mit einer großen Portion Ravioli endgültig für die lange Nacht entschädigt. Das opulente Mahl erweckt auch unseren letzten Seekranken wieder zum Leben – endlich kann er wieder "Ein geiles Boot!" sagen. Ralf, Ina und ich haben eine wunderbare Nachmittagswache, es herrscht strahlender Sonnenschein, ein Anlieger bei leichter Brise – es ist echt wie Urlaub. Wir gönnen uns ein kleines "Picknick" mit Bier, Gürkchen, Chips und Käse-Dip im Cockpit, und stellen fest: Das Leben ist schön! Nachdem wir genug relaxed haben, wechseln wir auf die Genua 1 und später auf den asymmetrischen Spi (eher ein Blister, wie gemacht für's Elbe-Reachen). Die Situation, die wir beim zu-Bett-gehen an "die anderen" übergeben haben, hat uns nicht auf

# "Ostern fährt man nach Helgoland..."



Von Kathrin und Oomke Möller



unsere nächste Wache vorbereitet. Als ich gegen 23:00 Uhr aufwache, ist es so finster, dass ich überlegen muss, ob ich die Augen auch wirklich aufgemacht habe. Die Geräusch- und Bewegungskulisse deutet auf achterlichen Wind hin, und zwar eine Menge davon. So ist es denn auch. Pünktlich zum "Abbiegen" auf Ostkurs bei Terschelling hat der Wind endlich auf West gedreht und ein paar Nummern zugelegt. Es ist auch bewölkt und nieselt ein wenig, nichts vom Mondschein der vergangenen 2 Nächte zu sehen. Ohne Instrumentenbeleuchtung (wir erinnern uns, der Strom wird gespart, um die Maschine auf Helgoland wieder starten zu können), ist es wirklich sehr finster. Man erkennt auch draußen kaum die Hand vor Augen, geschweige denn die Segel. Und das bei guten 6 unter Spi platt vorm Laken... Ralf übernimmt die Pinne und seine Steuerleistung wird von Ina abwechselnd als "göttlich" und "wie der Teufel" bezeichnet. 4 Stunden lang fast ständig im Tiefflug und das bei Meeresleuchten. Die Gischt rauscht

nur so an uns vorbei und wenn man eine Weile ins grüne Heckwasser schaut, wird man high! Es ist unbeschreiblich. Wir legen in unserer Wache 40 Meilen zurück und sind der Meinung, die "14" sicher häufiger getroffen zu haben, leider kein Speedo für Highscores. Die Hochrechnung sagt, zum Frühstück sind wir da... doch wie üblich kommt alles anders. "Die anderen" haben ein paar Stunden später nichts besseres zu tun, als den Spi zu zerlegen und dann sicherheitshalber auch noch das Großsegel zu bergen. Soooo kommt man natürlich nicht voran. Doch auch wir setzen es den ganzen Vormittag nicht wieder, denn der Wind ist wieder nördlich und jedes Mal, wenn wir anfangen, darüber zu reden, weht es wieder eine Nummer stärker. Naja, darauf kommt es jetzt auch nicht mehr an, wir sehen es gelassen und können doch noch eine volle Wache "genießen". Im Vergleich zu Oomke, Andrea und Stefan, die die letzten 2 Stunden zum erstem Mal auf diesem Törn etwas nass werden – der Wind ist spitzer geworden und es kommt jetzt doch mal etwas Wasser über. Samstag nachmittag um 16:00 Uhr laufen wir auf Helgoland ein. Genau 3 Tage haben wir für die ca. 460 Seemeilen gebraucht und trotz einiger kleinerer Unwegsamkeiten sind immer noch alle einhellig der Meinung: "Ein geiles Boot!"



Am 8.Mai war unsere Jubiläumsregatta. Charly hat sich wirklich alle Mühe gegeben, möglichst viele Schiffe dazu zu bewegen, mitzumachen. Da aber auch andere Vereine angesprochen wurden, ist das Ergebnis nicht allzu schlecht ausgefallen: 34 Schiffe gingen an den Start., davon allein 7 Folkeboote und immerhin 9 SCUér. Ca. 120 Gäste waren insgesamt zu betreuen...Vorhanden waren 130Stk. Fleisch, 110 L. Bier und 150 Würstchen, alles wurde alle... Was war zu erwarten? Wie immer hatte Charly alles perfekt vorbereitet und sich vor allem zuverlässige Helfer ins Team geholt: Peter, Sabine und

Jella Kröger sowie Bajo sorgten in vorbildlicher Weise für unser leibliches Wohl. Bajo hatte vor das Hafenzelt einen Baldachin gebaut und so saßen wir in der Sonne und nicht im dunklen Zelt . Um uns herum wuselten die Kinder, die Anzahl steigt ständig in rasanter Weise. Peter und Bajo grillten unermüdlich bis zum Schluß, Jella wurde ab und an an der Zapfanlage von Martin abgelöst. So gelöst konnten wir an Land auf unsere Regattasegler warten, die allerdings lange auf sich warten ließen. Auf dem Wasser wurden die Segler von den Begleitschiffen 'Blaue Elise' mit Ingo und Sohn , Hein mit

## Jubiläumsregatta 2004



Koopmanns, Kai und Crew , sowie der Josepha mit Hannes Paulmann nebst Crew und natürlich Charly betreut. Sabine auf der Josepha hat die tollsten Fotos für die Dia-Show und fürs Internet ( SCU Webseite ) gemacht, da freut sich manch ein Segler über seine Yacht unter Spi oder an der Wendemarke. Wann kann man schon mal sein eigenes Schiff so sehen????



Die Regatta hatte einen guten Start und eigentlich sah die Tour recht vielversprechend aus, nur der Wind machte seine Sache nicht sehr gut, er schlief nämlich allmählich ein und wachte nur ganz kurz mal wieder auf, um sich zum Schluß ganz zur Ruhe zu begeben . Das gab der Moral mancher Crew den Rest und einige gaben entnervt auf. Aber die meisten hielten durch, so auch Ullis Opti-Crew mit 9 Kindern an Bord. Da war viel Geduld gefragt...

Irgendwann kamen aber die letzten doch noch an und Charly musste sich

lautstark Gehör im jetzt überfüllten Zelt schaffen. Dort wurde nicht schlecht gestaunt, 2 Preise waren glatt gegen neuere ausgetauscht worden! Alles in allem kamen aber alle zu ihrem Recht, wenn auch manch einer nicht zufrieden war mit den eigenen Segelleistungen. Aber das muß ja nun jeder mit sich selbst ausmachen ( die nächste Chance kommt bestimmt!) . Es gab zum Schluß für jeden

Beteiligten ein Erinnerungsglas und ein T-Shirt mit Aufdruck zur Jubiläumsregatta.

Charly, allen Helfern und Beteiligten ein herzlicher Dank für diesen unbeschwereten Tag .Alle waren sich einig: die SCU Regatta ist ein Kommen und Mitmachen wert...



# Jubiläumsregatta 2004



SCU Jubiläumsregatta 2004		E N D E R G E B N I S		Datum: 8.5.2004		Revier: Elbe		Wertung: Yardstick		
Wettfahrleiter: Carl-Rainer Babinski		Club	Typ	YS	Grp	Zieldg.	ges. Zeit	ber. Zeit		
Pl.	LK	S-NR	Steuermann	Club	Typ	YS	Grp	Zieldg.	ges. Zeit	ber. Zeit
1	GER	FG 864	Klaus Polläth	SVAOe	Folkeboot	114	1	17:43:10	5:43:10	5:01:01
2	GER	FG 707	Kay Louwien	SVAOe	Folkeboot	114	1	17:45:37	5:45:37	5:03:10
3	GER	FG 535	Ove Simonsen	SCU	Folkeboot	114	1	17:49:10	5:49:10	5:06:17
4	GER	FG 768	Kai Möhrle	BSC/SVAOe	Folkeboot	114	1	18:04:33	6:04:33	5:19:47
	GER	FG 370	Jan Kowitz	ESV	Folkeboot	114	1	DNF		
	GER	FG 926	Christian Wedemeyer	SVA	Folkeboot	114	1	DNF		
	GER	FG 206	Georg Pulver	SVAOe	Folkeboot	114	1	DNF		
	GER	FG 756	Thomas Behrens	TUS	Folkeboot	114	1	DNF		
	GER	FG 601	Norbert Schläpohm	SVAOe	Folkeboot	114	1	DNF		
	ER	F 567	Detlef Koch	SCN	Folkeboot	114	1	DNF		
1	GER	3416	Carsten Topf	SVWS	Minitonner	109	2	17:02:14	4:57:14	4:32:41
2	GER	2977	Sven Lindemann	SCOE/AYC	Rush Top	104	2	16:52:28	4:47:28	4:36:25
3	GER	5	Micheal Schultz	SVAOe	Albin-Express	105	2	17:01:07	4:56:07	4:42:01
4	GER	57	Jörg-Michael Satz	BSC/NRV	Albin Ballad	107	2	17:06:53	5:01:53	4:42:08
5	GER	7	Daniel Carl	AYC	J 24	103	2	17:05:55	5:00:55	4:52:09
6	GER	2246	Jochen Fenners	SCU	Ballad	107	2	17:24:22	5:19:22	4:58:28
7	Ger	70	Jörn Steppke	ESV	Soiling	101	2	17:07:59	5:02:59	4:59:59
8	GER	5185	Klaus Heeschen	HSC	Carter 30	107	2	17:28:13	5:23:13	5:02:04
9	GER	3006	Wolfgang Gehren	SKO	Kielboot	107	2	17:34:40	5:29:40	5:08:06
10	GER	3	Marco Schmidt	SCU	Albin-Express	105	2	17:31:09	5:26:09	5:10:37
11	GER	1870	Ulrich Kade	SCU	Carter 33	107	2	18:33:25	6:28:25	6:03:00
	GER	472	Wolfgang Pykrosch	BSC/NRV	Fenix(Maxi)	108	2	DNF		
	GER	124	Karsten Möller	SCU	OE 32	107	2	DNF		
	GER		Jürgen Braker	SCU	LM 27	129	2	DNF		
1	GER	R 1152	Sven-Ove Baumgartner	SCOe	20er JK	97	3	16:40:47	4:30:47	4:39:09
2	GER	336	Jürgen Radatz	SVAOe	Aphrodite 101	97	3	16:45:08	4:35:08	4:43:39
3	GER	337	Jan Böhm	SUN	X 79	100	3	16:53:43	4:43:43	4:43:43
4	GER	323	Jan Schlestiger	BSC	X 79	100	3	16:54:22	4:44:22	4:44:22
5	GER	6	Edward Reinhold	HSC	Matcher 37 mod.	88	3	16:23:08	4:13:08	4:47:39
6	GER	4228	Jan Harder		X 99	91	3	16:35:28	4:25:28	4:51:43
7	GER	4688	Klaus-Uwe Stryi	BSC	J 35	90	3	16:33:19	4:23:19	4:52:34
8	GER	4187	Michael Wunderlich	BSC	J 35	90	3	16:35:35	4:25:35	4:55:06
9	GER	14	Silke Häwecker	SCU	Fingulif 39	92	3	16:44:42	4:34:42	4:58:35
10	GER	R 1128	Peter Kühnle	SCU	20er JK	97	3	17:13:42	5:03:42	5:13:06
	GER		Sven Krüger	SCU	Optima 101	100	3	DNF		



Frei nach dem Motto „Wer zu spät berichtet, den bestraft die Klassenvereinigung – wer zu früh startet muß berichten ...“ wollen wir's diesmal nicht schon wieder verträdeln (erinnert sich noch jemand an die Elbe Damm Regatta???)

Aber von vorn, solange die Erinnerung noch frisch ist. Zur Eröffnung am Mittwoch abend gibt's riesige Fladen Grillfleisch für nur 2 Euro und Frei-Sekt, auch Bier kann man während der ganzen Tage zu vernünftigen Preisen erwerben. (Es geht also doch – nach dem letzten Deutschland Cup waren wir ins Grübeln gekommen, ob wir da die falschen Vorstellungen hatten, oder der Veranstalter...)

Am Donnerstag morgen begeben sich 14 (leider leider leider nur 14) Crews hochmotiviert ins Mühlenberger Loch – viele noch unter Motor, denn der Wind sieht eher mau aus, doch was zu einem pünktlichen Start fehlt, ist

letztendlich das Wasser. Als es dann losgeht, beginnen wir die Serie mit unserem einzigen guten Start, schöner Wind, man kann mit alle Mann/Frau auf der Kante sitzen, alles läuft fluffig und als wir auf dem 2. Downwinder mit akzeptablem Vorsprung ans Faß kommen, liegt dort das Zielschiff. Das finden wir gut! Die Bahnverkürzung ist aber eine sinnvolle Entscheidung der Wettfahrtleitung, denn auf diese Weise schaffen wir bei ständig flauer werdendem Wind am ersten Tag insgesamt 3 Wettfahrten.

Die 2. starten wir aus Reihe 2 (oder 3 oder 4...) und fahren dann lieber rechts raus, obwohl die Tide ja noch mitläuft, als in ca. 13 Schütten zu hängen. Der Schlag erweist sich jedoch als goldig – am Luvfaß sind wir wieder mit im Spiel und können uns nach einigen taktischen Spielereien als 4. ins Ziel retten. Havhexen wird erster – Olen hat es leider noch nicht verlernt, wie das mit so einer 79 funktioniert. Und auch unsere Lieblingskonkurrenz ist vor uns auf dem 2. Platz. Aber die Veranstaltung ist ja noch jung...

Nach Piwi kann man die Uhr stellen – spätestens 5 Minuten nach dem letzten Zieldurchgang erfolgt die nächste Ankündigung. Die 3. Wettfahrt leidet sehr unter dem abflauenden Wind, die 2. Kreuz ist von Marcus mit dem Mickey-Maus-Heft unter Deck und allen weiteren Crewmitgliedern weit in Lee geprägt. Wir fahren hinter Havhexen und Classix im



Schneckentempo rechts raus – da verändert sich gar nix. Hinter uns biegen einige nach links ab, das sieht trotz ablaufender Tide zwischenzeitlich ganz schön gefährlich aus und kostet ein paar graue Haare. Tatsächlich kommen wir am Luvfuß gleichzeitig mit Nae To Dan (irgendwo von Mitte Links) an und ein paar fiese Dreher rund ums Fuß bescheren uns eine Tonnensituation für's Regelquiz. Dann heißt es nur noch, schnellstmöglich unter Spi ins Ziel (und tunlichst nicht dran vorbei) zu treiben, wir bleiben an 4 Stelle.

Die Begleitboote sammeln schnell alle Teilnehmer ein, um sie in den Hafen zurückzuschleppen und holen sogar unsere Motoren vom Ponton ab, damit keiner mehr das Risiko eingehen muß, sich dort bei ablaufendem Wasser auf Schiet zu begeben. 3 Wettfahrten im Sack, aktueller Stand für uns 3. mit 9 Punkten nach Classix (6 Pkt.) und Havhexen (auch 9 – unglaublich, was ein neuer Vordeckler so ausmacht)! So können wir uns beruhigt dem Rahmenprogramm überlassen. Zunächst in der Sonne sitzen und Bier trinken, dann ein leckeres „Late Lunch“, und dann geht's zur großen Hafenrundfahrt. Großes Schiff, alle haben bequem auf dem Oberdeck Platz, traumhafter Sonnenuntergang, ... Und zu guter Letzt gibt es noch auf der Terasse des MSC die Bilder des Tages – ein Video hervorragend gedreht von Tobias Korthe und launig kommentiert von

Peer „Hier sehen wir mal wieder die Startlinie 2 Minuten nach dem Schuß – langsam nähert sich das Feld – sag' doch mal einer den Steuerleuten, daß die Linie nicht beißt!!!“

Am nächsten Morgen geht's eine halbe Stunde später los, man kann also noch mehr Zeit bei dem hervorragenden Frühstück auf der Terasse des MSC verbringen – mein besonderer Favorit ist der knusprig gebratene Bacon – Marcus und Bodo bekommen strahlende Augen ob des köstlichen Obstsalats. Wie gehabt müssen wir noch ein bißchen auf's Wasser warten – da entstehen wieder verschiedene hübsche Videoaufnahmen von 1.30 tiefen Stellen im Mühlo, deutlich markiert durch darauffliegende X79 mit 2-3 Leuten im Want hängend... Doch irgendwann hat Peer sie alle mit dem Gummischwein freigeschoben und das Vergnügen kann losgehen. Start ist so la-la (ich frage mich heute noch, wieso es bei nur so wenigen Schiffen immer so voll sein konnte auf der Startlinie, jedenfalls da, wo wir waren), erster am Fuß diesmal Circus Maximus, gleich dahinter Izmir – Izmir, dann noch der eine oder andere, dann Festina – man muß ja noch Ziele haben. Doch es läuft blendend und so one by one verholen wir uns nach vorne. Ein wunderschönes Luvtonnen-Manöver bietet uns in der 3. Runde unser türkischer Landsmann, von Steuerbord kommend fährt er etwa eine Länge vor der Tonne um Haaresbreite bei uns vorne



durch, wendet dann in Luv von uns und wir können sauber nebeneinander die Tonne runden. Dadurch sind wir dann auch ganz vorne und können das bis ins Ziel halten. So darf es weitergehen, jedoch...

Ca. beim Ein-Minuten-Schuß des nächsten Starts sagt unser Steuermann: „Ich brauch’ mal eben Marcus hier hinten.“ Die eine Backstagsklemme ist auseinandergefallen und hat sich dafür natürlich einen durchaus geeigneten Moment ausgesucht. 30 Sekunden hektisches Basteln und als wir wieder segeln können, sehen wir uns in einer absolut auswegslosen Position direkt am Ende der Startlinie, na, wenn’s eh ein Frühstart werden soll, können wir lieber gleich los fahren und so kann am Abend leider keiner diesen Start auf dem Video verfolgen, denn 20 sec vor dem Schuß schiebt sich Festina dick und breit vor die Kamera. Peer, das hast Du nun von Deiner Weisheit mit der nicht-beißenden Startlinie, wir sind nämlich nicht die einzigen Verfrühten und nehmen erleichtert einen Gesamtrückruf zur Kenntnis. Dem folgt ein zweiter Gesamtrückruf (ich geb’s zu, auch da gehörten wir nicht zu den Unbeteiligten) und den dritten Versuch bläst die Wettfahrtleitung kurz vor dem Start ab wegen „Wind-ist-jetzt-alle“. Wir warten noch eine Weile, die Wartezeit wird auf vielen Schiffen mit Badeeinlagen (freiwilligen, wie auch unfreiwilligen...) verkürzt. Doch der im

Fahrwasser zu sehende Wind setzt sich nicht bis ins Loch hinein durch und so wird der Wettfahrttag beendet. Gut für uns, denn nun stehen wir an Stelle 1 in der Gesamtwertung. Freuen wir uns drüber, solange es währt – das es nicht für lange ist, zeigt dieser Bericht....

Es folgt ein in der Sonne vergammelter Nachmittag (das geplante Kutterruxen fällt aufgrund der Hitze lieber aus, das Risiko von Kreislaufkollapsen wäre zu groß) und erstaunlicherweise ist nach Einbruch der Dunkelheit die Terasse des MSC wieder prall gefüllt zur Videoshow – was sind wir doch alle für verkappte Filmstars. Aber der absolute Protagonist des heutigen Spielfilms ist unser Präsi und sein heldenhafter „wie-löse-ich-eine-Eieruhr-aus-dem-Spi“ Einsatz....

Der nächste Morgen läßt sich an wie gehabt – Super-Frühstück, Motoren ins Loch, Zweifeln, ob der Wind reichen wird, Ausloten der eigentlich mittlerweile bekannten besonders flachen Stellen, kleine Startverschiebung und los geht’s. Festina wieder mitten im dicksten Gewühle (Mensch, Oomkel!), eine kleine Berührung mit MaMa’s Petit (sorry, Jungs), Start, 2 Kringel, und dann dürfen wir das Feld mal wieder von hinten aufrollen. Klappt diesmal nicht ganz so gut, es wird ein siebter draus, unser Streicher – hoffen wir, bis wir in der nächsten Wettfahrt unseren



großartigen Start zu einem erneuten 1. durchziehen können, um dann zu erfahren, daß wir großartige 1 sec. zu früh gestartet sind.... das war's dann wohl. Schade, schade, schade. Eine kleine Entschädigung ist allerdings Olafs Gesicht, als wir auf Gegenkurs an Classix vorbeifahren, Marcus eben `rüberhüpft, Olaf am Schlawittchen packt und ihn mit einem „Herzlichen Glückwunsch“ direkt von der Pinne in die Elbe befördert. Andy fliegt gleich noch hinterher und dann sammeln wir Marcus wieder ein und denken, das war's.

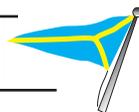
Doch nein, Piwi schickt uns noch mal auf die Reise. Und das, obwohl Glückspiele unter freiem Himmel doch eigentlich verboten sind! Am Luvfuß sind wir 13. (wirklich nicht unser Tag heute) doch beim fröhlichen Elbabtreiben unter Spi finden wir den goldenen Slot und sind mit unserem Bug an Ragnaröks Heck und ungefähr an Havhexens Mast 3. Aber alle anderen 11 Boote folgen innerhalb der nächsten Minute oder so – die Zielrichter sind überrascht, daß sie es offenbar geschafft haben, die Boote in der richtigen Reihenfolge zu zeiten, zumindest sind keine Beschwerden eingegangen.

Das eigentlich geplante Harbour Race nach Wedel lassen wir aus Windmangel ausfallen, obwohl, wie am Tag zuvor, im Hauptstrom doch noch etwas mehr Bris' ist als im Loch. Zurück geht's für die meisten schnell

mit Peer's Gummischwein (das da 12 Leute draufpassen, halte ich allerdings immer noch für ein Gerücht). Beim MSC wird gegrillt, Bier getrunken und das übliche Seglerpalaver abgehalten. Es folgt die Preisverteilung und der Meister wird (des kleinen Terriers zum Trotz) zünftig gehavnt – im wahrsten Sinne des Wortes: da leider gerade Niedrigwasser ist, landen die Classixer zwar im Hafen, jedoch nicht im Wasser, sondern im Elbschlick. Shit happens - auch ein hübscher Anblick!

Fazit: Es ist klasse, was der MSC aus einem zugegebenermaßen eher zweitklassigen Revier für eine erstklassige Veranstaltung gemacht hat. Die Wettfahrtleitung war super, die Gastlichkeit des MSC ungeschlagen, und das Landprogramm das Beste der letzten Jahre. Wir hatten viel Spaß. Vielen Dank an den MSC!

Katrin und Oomke, GER 203, Festina



## Segel – Club Unterelbe von 1929 e. V. Nettelhof 8, 22609 Hamburg

	Name	Telefon privat	Telefon beruflich
1. Vorsitzende	Reinhild Simonsen	040 / 82 08 96	040 / 38 02 12 38
2. Vorsitzender	Oliver Fude	040 / 870 18 41	04103 / 800 28 11
Kassenwart	Hans M.C. Paulmann	040 / 82 74 62	040 / 540 39 97
Segelobmann	Karl Rainer Babinski	040 / 822 31 50	050 55 / 59 83 00
Festwart	Wencke Fude	040 / 8 70 18 41	0170 / 347 76 73
Schriftwarte	Gudrun Fürstenberg	040 / 830 52 37	
	Moni Kade	04103 / 1 63 91	
Jugendwart	Ulrich Kade	04103 / 1 63 91	040 / 81 90 91 84

---

---

SCU Flaschenpost: [www.scu-elbe.de](http://www.scu-elbe.de)

Redaktion: Gudrun Fürstenberg, Fritz-Lau-Str. 13, 22869 Schenefeld  
Moni Kade, Julius-Leber-Weg 11, 22880 Wedel  
**e-mail: flaschenpost@segelclubunterelbe.de**

Druck: Jürgens Druckladen, Feldstraße 17, 22880 Wedel  
Tel. 04103 / 17 958

Gestaltung: FUDE2, Industriestraße 31, 22880 Wedel  
Telefon 04103 / 97 00 34, Fax 04103 / 60 40 08

BERATUNG · PLANUNG · HERSTELLUNG · WARTUNG

## ELEKTRISCHE ANLAGEN



**HANS PAULMANN**

22527 HAMBURG

**540 39 97**



**SIEBOLDS+DINTER**  
**Elektroanlagen GmbH**

Telefon 040 / 59 55 42

Installation  
Reparatur  
Kundendienst  
Elektrogeräte  
Beleuchtungstechnik  
Antennenbau  
e-Heizung  
Alarmanlagen  
Videüberwachung  
Einbauküchen  
Radio/Fernsehen  
Messebau

Notdienst Tag + Nacht:

Privat: Bajo Siebolds · Telefon 040 / 6 04 61 17

Privat: Klaus Dinter · Telefon 040 / 6 04 61 81

**Beitragskonto:**

Hamburger Sparkasse (BLZ 200 505 50) Konto 1253 / 128050



# FUDEE2

WERBUNG

Druckschriften  
Anzeigen  
Präsentationen  
Außenwerbung  
Messe  
Konzept  
Werbegeschenke  
Events  
Crew Fashion  
Yachtphotos  
Sportsponsoring

Industriestrasse 31  
22880 Wedel  
Telefon (04103) 97 00 34  
Telefax (04103) 60 40 08

*gaststätte »schlag«*

Inh.  
E. Neuhaus-Schwermann  
M. Schlag

Täglich ab 17.00 Uhr geöffnet  
Sonnabend, Sonntag und an Feiertagen  
Frühschoppen von 11.00 – 13.00 Uhr  
Dienstag Ruhetag

Rupertstraße 26 · Hamburg - Nienstedten  
Telefon 040 / 82 05 22