



SCU

Flaschenpost



Rohrkolbenstangen · Spezialkolbenstangen
Zylinderrohre · Maschinenteile



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

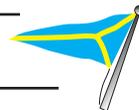
→→ Rechtsanwalt · Mediator (BAFM)

Tätigkeitsschwerpunkte:
Sportschiffahrtrecht / Erbrecht / Familienrecht

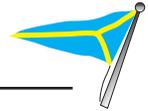
*Die Aufgabe eines Mediators: →→ Mediation.
Im Gespräch führt er die Parteien dazu, ihre
Probleme in eigener Verantwortung
aufgrund ihrer wirklichen Interessen
zukunftsgerichtet zu lösen.*

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

Inhalt



Vorwort /Termine	4
Protokoll Februar	5
Eiskalt erwischt	7
Segel Recycling	9
Protokoll April	10
Protokoll Mai	12
Der SCU Ticker	14
verschiedenes	21
Aus dem Club	22
Aus der Opti-Truppe	23
Der SCU	26



Vorwort

Uns „schwupp“ schon steht der Urlaub vor der Tür. Doch von Sommer noch nichts in Sicht - oder war es dieses einzelne Wochenende, welches uns schon Temperaturen über 32 Grad bescherte? Na wir hoffen mal...

Viel Spass bei der zweiten Ausgabe der Flaschenpost!

TERMINE

Clubversammlungen 2005

- 11. August**
- 08. September**
- 13. Oktober**
- 10. November**
- 08. Dezember**

anderes wichtiges

- 09-10. September Yachthafenfest**
- 19.11. Grünkohlessen**

Protokoll der SCU-Versammlung vom 10. Februar 2005



Vorsitz Reinhild Simonsen
Von Monikade

waren anwesend, der Empfang hat 2
std. gedauert.

1. Aufnahmen: Anna Koopmann und
Sabine und Peter Bischoff (Optieltern)
werden aufgenommen.

4. geplante Nachtfahrt von Uwe wird
auf später verschoben.

2. Rückblick auf die Ausfahrt: im
Schloß Klink war sehr gut, Dank an
Christa und Wille für diese gelungene
Ausfahrt.

5. Karsten berichtet mit Bildern über
seine eigene 83 Tage währende Tour,
davon 43 Seetage, mit wechselnder
Crew, im vergangenen Jahr, u.a. in
Danzig, Kleipeda, Talin, Helsinki,
Finnland, i.d.Schären, Stockholm,
Moen, Femarn, u.v.m.

3. Reinhild und Ove waren auf der
150'Jahr Feier des SC RHE, es war
gemütlich gedrängt voll, viele Reden
wurden gehalten, viele Verbände

6. Verschiedenes: Oli leitet den näch-
sten Clubabend im März



SAILMAKERS

Quality & Performance

HOOD Sailmakers Deutschland

Thomsen Segelmacherei

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

Internet: www.hood-sails.com · Email: de@hood-sails.com

Süntelstraße 76b · D-25462 Rellingen b. Hamburg



Vorsicht beim Frühjahrstraining: Wer bei niedrigen Wassertemperaturen ohne Rettungsweste über Bord geht, hat schlechte Karten. Auch geübten Schwimmern droht schnelles Ertrinken.

Nur gut ein Drittel aller Verunglückten in eis-kalter See sterben an Unterkühlung. Das zeigt der Kanadier Dr. Chris Brooks in einer aktuellen Übersicht. Seit 1991 passierten in Kanada 60 Prozent der Ertrinkungsfälle in den ersten 15 Minuten, also lange bevor die ersten Unterkühlungs Symptome zu erwarten waren. Dabei gingen 63 Prozent der Unfallopfer in einem Abstand von weniger als 15 Meter zum Ufer unter. Viele waren nicht imstande, auch nur die letzten zwei Meter zu schwimmen, um sich zu retten. Rund zwei Drittel der Betroffenen galten als gute Schwimmer. Der Grad der Fähigkeit einer Person, im warmen Wasser zu schwimmen, erlaubt keine Voraussage über das Verhalten in kaltem Wasser. Doch welche biologischen Mechanismen machen den Verunglückten unfähig, sich selbst zu helfen?

Stadium 1: Eintauchreflexe und Kälteschock

Mir dem Eintauchen in kaltes Wasser werden Nervenendigungen in der Haut gereizt und lösen unmittelbar eine reflexartige Reaktion aus. Alle betroffenen Personen beginnen sofort mit einem extrem tiefen Atemzug, der direkt zum Ertrinken führen kann. Häufig folgt ein vom Willen nicht

unterdrückbar schnelles Atmen, durch das es zu Krämpfen kommen kann. Zugleich ist schon bei 15° Celsius Wassertemperatur die Fähigkeit zum Luftanhalten um 70 Prozent reduziert. Es kommt zu Panik und Willensverlust durch die Unfähigkeit zum Luftholen, schließlich zum Inhalieren der nächsten Welle und zum Ertrinken. Ein massiver Anstieg von Herzfrequenz und Blutdruck sowie gefährliche Rhythmusstörungen können einen Herzstillstand auslösen. Wenn das kalte Wasser in die Ohren eindringt, wird das Gleichgewichtsgefühl beeinträchtigt, und die Orientierung kann



TV Master's

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



verloren gehen, man taucht tief statt auf.

Stadium 2: Schwimmverlust

Der Kraftverlust der Muskulatur beträgt pro Grad Temperaturabfall im Muskel drei Prozent: Das sind bei einem Abfall von 37 auf 20° C über 50 Prozent! Sinkt die Temperatur in den Muskeln und Nerven der Arme und Beine unter 20° C, wird zusätzlich die Geschwindigkeit und Intensität der Leitung von Erregungsmustern für die Funktion verlangsamt. Diese Mechanismen führen zum Verlust der Streckvermögens der Koordination und der Geschicklichkeit (beim Greifen nach Rettungsmitteln) und letztlich zum Untergang durch Schwimm-

versagen.

Stadium 3 :Unterkühlung bei langem Aufenthalt im Wasser

Im Gegensatz zu Stadium 1+2 ist die Unterkühlung des Körperkerns den meisten Seglern bekannt.

Die Überlebenschancen hängen von vielen Faktoren ab: Wassertemperatur, Kleidung (isolierend?), See-gang/Strömung, Produktion von Körperwärme durch Kältezittern, Bewegung, das Verhältnis von Körpermasse zu Körperoberfläche, die Dicke des Unterhautfettgewebes, körperliche Fitness. die Nahrungsaufnahme vor dem Unfall sowie die Körperposition im Wasser.

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 Schadensfreiheit
- 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



Studium 4: Kollaps nach der Rettung
Nach Brooks ereignen sich bis zu 20 Prozent der Todesfälle während der Bergung aus dem Wasser oder innerhalb der folgenden Stunden. Als Ursache werden der Verlust der Kreislaufstabilisierung durch das Wasser, ein Mangel an Kreislaufvolumen, erhöhte Blutviskosität (Bluteindickung) Hypothermie (niedrige Bluttemperatur) des Herzmuskels und unzureichende Aktivität der Barorezeptoren sowie der psychische Stress genannt.

Auf jeden Fall muss mit dem so genannten „Afterdrop,, gerechnet

werden, einem deutlichen Kerntemperaturverlust während und nach der Bergung, gefördert durch lagerungsbedingten Rückfluß kalter Blutflüssigkeit aus den Extremitäten (Arme/Beine)

Der Sturz ins kalte Wasser ist auch bei Flaute lebensbedrohlich!!!

DSV SPEZIAL 5/2005



Hülsebus & Kramer GbR.- Althoffstr. 5—44137
Dortmund Edzard Kramer

Moin Moin, wir sind eine kleine Firma, die sich darauf spezialisiert hat, alte gebrauchte Segel neu zu verwerten. Wir fertigen robuste und innovative Taschen, von denen jede einzelne ihre ganz eigene Segelgeschichte hat.

Da wir immer Nachschub benötigen, freuen wir uns über jeden Eigner, der uns seine alten, nicht mehr benötigten Segel zur Verfügung stellt.

kommen ca. 500 kg an Segeltuch zusammen, würden wir gerne Ihren Verein und vor allem Ihre Jugendabteilung unterstützen und Ihnen zum Beispiel einen neuen OPTIMISTEN mit Besegelung schenken.

Es reicht schon, wenn sich 10-15 Eigner von ihren alten Segeln trennen

(jeder hat im Schnitt 2-3 Segel, also ca. 25-35 kg), um so auf die Gesamtmenge kommen.

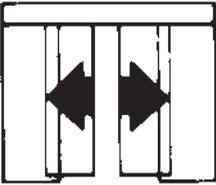
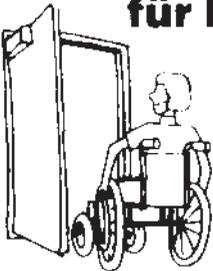
Natürlich freuen wir uns auch über kleinere Mengen Segel. Normalerweise zahlen wir 1,5 pro kg, gelingt es ihnen 150 kg oder mehr zu sammeln, zahlen wir 3 pro kg.

Vielleicht haben Sie ja Lust, die Werbetrommel zu rühren und eine Sammelaktion zu starten.

Wenn Sie Fragen haben oder weitere Informationen wünschen, melden Sie sich bitte in der Zeit von 11:00 bis 19:00 Uhr bei Matthias Hülsebus unter folgender Telefonnummer:

023119565943.

Antriebstechnik für Dreh- und Schiebetüren



Tel. (040) 80 78 78-0

Peiser Tür- und Torautomatik GmbH

Brandstücken 42 · 2 Hmb. 53 · Fax 80 78 78-11

Protokoll der SCU-Versammlung vom 14. April 2005



1. Aus dem Clubleben: Bei Fam. Arne Krogmanns ist erneut Nachwuchs angekommen:, Leni heißt die Kleine.

Christian Fuß hat sich mit Dorothea verlobt.

Sabine Paulmann wird in den Verein aufgenommen.

Johann Friedrich Karl wird der neue Erdenbürger und Sohn von Fam. Jan Mathies heißen, geboren wurde er am 10.Februar 2005

Herzliche Glückwünsche von dieser Stelle !

Heute als Gäste anwesend sind Uwe Lüttgen und Begleiterin Silvia , Uwe möchte in den Verein aufgenommen werden. Er hat ein altes Holzschiff

(nordischer Kreuzer v.1945) liegt im Hamburger Yachthafen.

2. Am 30.03.05 war die Jahreshauptversammlung des Hamburger Seglerverbandes. Die Beträge sind dort erhöht worden um 50 Cent pro Mitglied. In 2004 war mehr Geld ausgegeben worden, als eingenommen daher die Erhöhung. Bei der Abstimmung hat Reinhild sich enthalten, weil die Erwägung der Erhöhung nicht fristgemäß vorher angekündigt wurde.

Zum Thema Grenzüberschreitung: man muß sich melden, wenn man aus der 12 Meilen Zone kommt. Eine

Yacht-Shop



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**

Protokoll der SCU-Versammlung vom 14. April 2005



Grenzerlaubnis entbindet einen von dieser Pflicht, das gilt auch für Schiffe die in Wedel liegen. Für die Grenzerlaubnis muß man Personalausweis, Schiffsname und Liegeplatz nachweisen. Diese gilt für mehrere Jahre, ignoriert man das Vorgehen, kann man Ärger mit der Grenzpolizei bekommen.

3. Aus der Jugendabteilung: Uli wirbt für das sammeln alter Segel (siehe Artikel i. dieser Flaschenpost). Karsten, Ove und Uli haben die Kinder für den Sportsegelschein unterrichtet, an 10 Abenden insgesamt. Am 9.04. war die Prüfung, Arne + Silke waren die Prüfer. 6 Kinder haben bestanden, 1 ist durchgefallen. Den Jüngstensein haben 6 Kinder praktisch und 4 Kinder in der Theorie bestanden, alle müssen nur noch Knoten vorführen. Am 16.4 ist Optiaufbau und Dienstag darauf 1. Segeln, Mittwoch dann 1. Training der 420er und dann regelmäßig außer in den Ferien. Für die 420er haben wir 3 Kinder im Training, sie werden von Tobi Korte und Uli unterrichtet. Ove hat das praktische Training abgegeben. Am 18.-19. Juni ist das Haseldorf-WE geplant, im Herbst geht es wieder nach Borgwedel. Der Verein hat zur Zeit 2 eigene Optis, die technisch o.k. sind.

4. Termine: am 7. Mai ist unsere SCU Regatta, am 5-8. Mai ist Hafengeburtstag in Hamburg, am 13.-16. Mai ist die Nordseewoche, am nächsten Clubabend wird Peti über seine

Frankreich Reise sprechen (mit Bildern), am 21. Mai ist Sport mit Christa (Kosten ca. 22, am 20. Mai ist Grillabend mit Molly und Peter, am 23. April ist Jubiläum für den SC Rhe und die SVAOe im Schulauer Fährhaus.

5. Oli und Ove waren beim SVAOe Behörden treffen, es war reich besucht: die gemeinsame Nutzung der Elbe durch Berufs- und Sportschiffahrt ist gut, die Hafenverkehrsordnung ist in vielen Punkten geändert worden, jeder 2. Einsatz der GfGsZ ist für Sportboote, das Rechtsfahrgebot an der Alster ist erst einmal ad akta gelegt worden.

6. Verschiedenes: Durch die Elbvertiefung werden den Vereinen Schäden durch Verschlickung der Häfen entstehen. Geplant ist eine finanzielle Entschädigung. Dem Elbmodell der BAW in Wedel wird der Hamburger Yachthafen mit einbezogen.

Am 21.04. findet die Hauptversammlung der HYG statt, es wurde die Bitte geäußert, daß Reinhild dort auf die Verschmutzung des Hafengewässers hinweist und um das regelmäßige Rechen des Wassers bittet. Außerdem soll sie auf veraltete Rettungsmittel in der Hafenanlage wie in jedem Jahr hinweisen.

7. Uli bedankt sich im Namen der Kinder, Optieltern und des Vereins bei Ove für seine Arbeit mit den Kindern mit einer kleinen Rede und einer Kiste

Protokoll der SCU-Versammlung vom 12. Mai 2005



Leitung Reinhild Simonsen, Protokoll
Monikade

1. Reinhild erzählt von Jonnys überstandener OP, der Verein sendet Genesungswünsche in Form einer Karte, die alle unterschreiben.

2. Charly berichtet von der Clubregatta : das Wetter war erfreulich gut, moderate Winde ließen den großen Streckenverlauf zu, Dauer ca. 3,1/2 Std., die Teilnahme war schlecht und es war leider nur ein SCU Schiff dabei, hinterher gab es wieder Bier und Grillwurst und die Stimmung war gut. Charly führt die schlechte Teilnahme auf den Termin (Himmelfahrtswoche) zurück. Er findet das sehr schade, ist die SCU Regatta doch sehr anspruchsvoll und gute Segler könnten auch vorne mitsegeln.

3. Am 21.04. war die Jahreshauptversammlung im NRV: 1741 Mitglieder waren gekommen, es hat im Vorstand einen Wechsel gegeben: Gerhard Gehrke ist neu, Herr Kasunke (SCOe) ist ausgeschieden, neu ist auch Herr DR, Axel Schalder, Hr. Eckhoff ist Anfang des Jahres verstorben.

82 Ausleger haben einen neuen Belag bekommen und sind gereinigt worden, weitere sollen in der nächsten Wintersaison folgen.

Der Platz zum Trockenfallen ist erneuert worden.

Im vergangenen Jahr wurden 83000 Euro durch Gastlieger eingenommen, der Vorstand bittet darum, die Plätze

**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

Protokoll der SCU-Versammlung vom 12. Mai 2005



beim Verlassen mit grünen oder roten Schildern kenntlich zu machen.

2 neue Hafenermeister sind im Jachthafen: Sven Nagel und Sven Hadler .

Die Elbvertiefung war auch ein Thema der Veranstaltung: der Jachthafen ist ins Elbmodell in Wedel eingebaut worden, um Folgen der Vertiefung am Modell nachvollziehen zu können. Noch sind keine Ergebnisse veröffentlicht worden.

Für die Fäkalienentsorgung ist eine Anlage geplant, deren Kosten auf ca. 15000 veranschlagt sind, 2 Schiffe sollen dort gleichzeitig entsorgen können.

Rettungsgeräte im Hafen: im Winterlager hatte es einen Unfall gegeben, der Dank gilt den Segelkameraden für die sehr schnelle Hilfe. Ein Unfall durch Sturz ins Wasser hat die Diskussion um Rettungsleitern erneut angefacht. Es gibt Aluleitern mit Einrastfunktion, die Rettung Verunfallter im Hafenwasser benötigt aber prinzipiell 3 Leute, allein hätte man nur wenig Chancen, bei kalten Temperaturen jemanden aus dem Wasser zu bekommen. Jeder sollte einmal genau die Leitern ausprobieren und sich die Stellen einprägen, an der solche zu finden sind (jeder Kopfschlingel hat z.B. eine Leiter, und unter den Laternen gibt es feste Leitern. Unfälle sollten mit kleinem Bericht an die Hafengeschäftsstelle gemeldet werden.

Bildpräsentation von seiner Reise durch die Rhone ins Mittelmeer mit Kathi.

5. Verschiedenes; Es gibt einen neuen Preis: Uwe hat die Glocke (Jubigeschenk) wunderbar fertiggemacht und die steht jetzt als Preis (Zweck noch offen) zur Verfügung. Danke an Uwe.

Am 20.05 Grillen mit Peter und Molli ab 18:00. Das Sommerfest wird in diesem Jahr wohl nicht stattfinden, Charly schlägt dafür ein Treffen aller SCU Schiffe irgendwo vor, Uli lädt alle ein, diesen Treffpunkt mit dem Opti Haseldorf WE zu verbinden (18.-19.Juni) Alle sind herzlich willkommen.

Am 9. Juni nächste Versammlung, Juli fällt aus (Sommerpause) .

4. Peti berichtet mit einer



1. HELGOLAND: TREFFEN DER DICKSCHIFFSZENE

Zur 71. Nordseewoche kamen über Pflingsten an die 150 Yachten und etwa 1500 Segler zu einer der anspruchsvollsten Regattaserien nach Helgoland. Sie alle wollten rund um den roten Felsen den Kampf gegen die Konkurrenz, die Strömung und die Hummerkörbe aufnehmen. Ergebnisse, Fotos ect. www.nordseewoche.org

2. HAMBURG BEKOMMT DEN ZUSCHLAG FÜR DIE MATCH-RACE-EM

Das gab es noch nie: eine Europameisterschaft auf der Alster! Eigentlich hatte man sich für die Ausrichtung der Frauen-EM in der Match Race Disziplin beworben - nun aber erhielt der Hamburger Segel-Club (HSC) überraschend den Zuschlag zur Ausrichtung des hochrangigen Männer Events. Im Oktober 2006 ist es soweit - dann werden die internationalen Segelprofis im Match-Race an der Alster auflaufen. www.segler-zeitung.de

3 . Welche Tiefe ist verträglich?

Von Angelika Hillmer

Elb-Ausbau: Eine weitere Vertiefung des Flusses schädigt das Ökosystem Elbe, sagen Kritiker. Dagegen wollen Wasserbauer dem wachsenden Containerverkehr möglichst natur-schonend eine komfortablere Fahrrinne schaffen.

Wie tief muß die Elbe werden, damit sich der Hamburger Hafen weiterent-

wickelt, und wie stark wird das Flußsystem an einer weiteren Vertiefung leiden? Diese Fragen diskutierten kürzlich Gegner und Befürworter der geplanten "Fahr-rinnenanpassung" an Containerschiffe mit einem Tiefgang von bis zu 14,50 Metern auf einer Tagung des Umweltverbands BUND.

"14,50 Meter ist das Maß aller Dinge", betont Detlef Wittmüß, Leiter des Wasser- und Schiffsamtes Hamburg. Unter den Hamburg anlaufenden Containerschiffen sei der Anteil von Schiffen mit einem maximalen Tiefgang von 14 bis 14,50 Metern von 9,2 Prozent im Jahr 1999 auf 33,1 Prozent im Jahr 2003 gestiegen, so Wittmüß. Diese Schiffe können heute die Elbe voll beladen nicht passieren. Denn die derzeitige Fahrrinne ist tideunabhängig - 12,5 Meter tief. Wer mit der Flutwelle ein- oder ausläuft, gewinnt einen zusätzlichen Meter. Beim Auslaufen beträgt das Zeitfenster für die 13,5 Meter Tiefe allerdings nur gut eine Stunde, denn der Containerriese muß dann der einströmenden Flut entgegnen.

Um das Fahrwasser tideabhängig auf 14,5 Meter zu vertiefen, müßten etwa 38 Millionen Kubikmeter Schlick und Sand ausgebaggert werden. "Der Eingriff ist viel größer als die jüngste Elbvertiefung, bei der 13 bis 14 Millionen Kubikmeter Baggergut anfielen", betont Manfred Braasch, Geschäftsführer des BUND Hamburg. Schon diese 1999 abgeschlossene Maßnahme habe den Zustand der



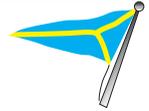
Elbe deutlich verschlechtert. So seien in den nachfolgenden Sommern, mit Ausnahme von 2002, deutlich größere Sauerstofflöcher aufgetreten, durch die immer wieder Jungfische starben. "Der Sauerstoff-Haushalt der Elbe ist durch die über Jahrzehnte durchgeführten Flußvertiefungen in die Knie gegangen", sagt Dr. Jeanette Cornelie Riedel-Lorjé vom Institut für Frisch- und Abwasserbiologie (IFA) in Hamburg. "Die Sichttiefe beträgt in der Elbe etwa 50 Zentimeter. In diesem lichtdurchfluteten Bereich produzieren die Algen Sauerstoff. Darunter verhalten sie sich wie Menschen oder Tiere, sie atmen und verbrauchen Sauerstoff. Eine weitere Vertiefung verschlechtert das Verhältnis von Licht und Dunkelheit weiter." Wenn im Sommer der Sauerstoffgehalt des Elbwassers auf unter drei Milligramm pro Liter sinkt, so wirke dies wie eine Barriere, die wandernde Fische nicht passieren könnten, so Riedel-Lorjé.

Nicht nur die Überfischung, auch Strombaumaßnahmen haben das Spektrum der Fischarten verändert, betont die Hydrobiologin. "In der oberen Brackwasserzone war früher der Butt der Leitfisch, heute ist es der Stint. Er lebt pelagisch, bewegt sich also im Wasserkörper und kommt mit dem Schwund der Flachwasserregionen besser zurecht als der Butt, der am Boden lebt."

Naturnahe Uferzonen, zusätzliche Flachwassergebiete und mehr Deichvorland seien Ziele, die die Wasserbauer heute mit den Natur-

schützern teilen, betont Dr. Günther Eichweber von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord. "Es ist auch unser Ziel, die Tide zu verringern. Dazu brauchen wir ein breiteres Flußbett."

Die Machbarkeitsstudie zur Elbvertiefung, erarbeitet von verschiedenen Wasser- und Schifffahrtsbehörden, will einen Teil des Aushubs dazu verwenden, die Tidedynamik der Unterelbe zu dämpfen: Gut sieben Millionen Kubikmeter Baggergut sollen entlang der Medemrinne im Elbtrichter verklappt werden. Da sich in dem Gebiet die Sände von Natur aus heftig verlagern, muß das Baggergut technisch fixiert werden, zum Beispiel mit "Geocontainern", die übergroßen Sandsäcken ähneln. Eichweber wünscht sich eine Zusammenarbeit mit den Naturschützern: "Fachliche Übereinstimmungen sollten wir konstruktiv nutzen. Noch bestehende Widersprüche sollten in Kompromisse münden." Matthias Herbst vom Bundesamt für Naturschutz ist da weniger optimistisch: Bei den bisherigen Planungen sei das Umweltrisiko zu niedrig eingeschätzt worden. Flußmündungen seien sehr seltene und empfindliche Lebensräume, die besonders geschützt werden müßten. Dies fordere auch die EU, vor allem von Frankreich und Deutschland. Herbst: "Es ist noch viel Arbeit zu leisten, bis wir vielleicht sagen können, daß die Elbvertiefung verträglich ist." Informationen im Internet: www.zukunftelbe.de

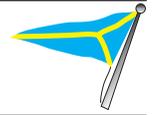


www.bund-hamburg.de, Stichwort "Elbvertiefung" erschienen am 17. März 2005 in Wissen

4. Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe Start der Umweltverträglichkeitsuntersuchung 10.03.2005

Das Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg und das Amt Hamburg Port Authority der Behörde für Wirtschaft und Arbeit haben jetzt gemeinsam den Auftrag für die Umweltverträglichkeitsuntersuchung der geplanten Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe vergeben. Damit ist dieses für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens wichtige Projekt einen wesentlichen Schritt vorangebracht worden. Die wirtschaftliche Zukunft des Hamburger Hafens hängt ganz entscheidend auch von den Tiefgangsverhältnissen auf Unter- und Außenelbe ab. Um drastische Umschlagseinbußen und Arbeitsplatzverluste zu verhindern, ist angesichts einer fortschreitenden Tiefgangszunahme großer, weltweit verkehrender Containerschiffe ein erneuter Fahrrinnenausbau dringend erforderlich. Für die Planung des Vorhabens wurde von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und vom Amt Hamburg Port Authority ein gemeinsames „Projektbüro Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe“ gegründet. Das Projektbüro hatte zunächst

Voruntersuchungen durchgeführt, mit denen die grundsätzliche Machbarkeit einer weiteren Vertiefung der Fahrrinne aus hydrologischer und ökologischer Sicht bestätigt werden konnte. Jetzt geht es in einem weiteren Arbeitsschritt darum, mit einer detaillierten Planung und Untersuchung des Fahrrinnenausbaus das für die Genehmigung des Vorhabens erforderliche Planfeststellungsverfahren vorzubereiten. Dies beinhaltet eine Begründung des wirtschaftlichen Bedarfs, die technische Detailplanung, eine umfassende Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) sowie einen Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) zur Darstellung der erforderlichen ökologischen Kompensationsmaßnahmen. Auf der Grundlage eines EU-weiten Teilnehmerwettbewerbs wurde nun der Auftrag zur Erarbeitung der UVU und des LBP an eine Arbeitsgemeinschaft der Unternehmen IMS Ingenieurgesellschaft und IBL Umweltplanung vergeben. Im Rahmen der UVU werden - so ist es rechtlich vorgeschrieben - die Auswirkungen des Vorhabens auf nahezu alle Umweltaspekte im Detail ermittelt. Das bedeutet, dass nicht nur die möglichen Ausbaufolgen auf Tiere, Pflanzen, Wasser, Boden, Luft, sondern auch auf die Deichsicherheit im Rahmen der UVU ermittelt werden. Zentrale Grundlage der Prognose der Umweltfolgen ist die vorherige Ermittlung der hydrologischen Auswirkungen des Fahrrinnenausbaus,



also die Beantwortung der Frage, welche Änderungen der Tidewasserstände, der Strömungen und der morphologischen Vorgänge durch die Vertiefung verursacht werden. Diese hydrologischen Untersuchungen werden von der Bundesanstalt für Wasserbau, Dienststelle Hamburg durchgeführt.

Mit dieser sehr umfassenden und sorgfältigen Ermittlung der Umweltfolgen wird gleichzeitig ein wichtiger Beitrag für die Planung eines möglichst auswirkungsarmen und damit umweltfreundlichen Fahrrinnenbaus geleistet. Planungsziel ist es, neben der Vermeidung von negativen Umweltfolgen in jedem Fall ausbaubedingte Beeinträchtigungen der Hochwassersicherheit zu verhindern. Die Arbeiten für die gesamte UVU und den LBP sollen bis Anfang 2006 abgeschlossen sein.

5. Neuer Yachthafen Hohe Düne mit 750 Liegeplätzen

Nach dem Ostseetörn direkt in die Sauna: Im neuen Yachthafen Hohe Düne ist das möglich. Er liegt am rechten Ufer der Warnowmündung gegenüber vom Alten Strom und vom Leuchtturm Warnemünde. Die Marina, die zu dieser Saison offiziell ihren Betrieb aufnimmt, bietet 750 Liegeplätze mit komfortabler Wasser- und Stromversorgung. Auf dem Hafenvorfeld ist für einen Yachtservice gesorgt. Darüber hinaus hat bereits im Januar das zum Hafen gehörende Fünfsternehotel "Hohe Düne" eröff-

net. Hier laden unter anderem eine Saunalandschaft und Wellness-Einrichtungen zur Entspannung ein. kb

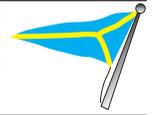
Artikel erschienen am 20. März 2005

6. DAS TRAINING VOR KIEL KANN BEGINNEN

"Sie sind da". Die Trainingsschiffe von GermanyOne GBR 52 und NZL 39 wurden am Montag, den 04.04.2005 aus England kommend in Kiel abgeladen. "Wir wollen jungen, deutschen Seglern die Möglichkeit bieten America's Cup Yachten zu segeln, mit diesen Yachten ist die Grundlage dafür geschaffen. Wir werden damit ein Junges Team aufbauen und spätestens 2011 für Deutschland an den Start gehen. Wir meinen es mit dieser Kampagne ernst. Man wird sehen, dass wir das richtige Konzept haben.", erklären Roland Gaebler und Alexander Bruhn übereinstimmend. www.germanyone.de

7. Online-Registrierung für Teilnehmer an Deutschen Meisterschaften

Ab 1. Januar 2006 müssen alle Mannschaftsmitglieder, die an Deutschen Meisterschaften teilnehmen, online registriert sein. Mit dieser Registrierung - die 2005 bereits erprobt wird - sollen Vereine, Teilnehmer und Wettfahrleiter in die Lage versetzt werden, bei diesen hochrangigen Regatten besser als bisher auf die erforderliche Mitgliedschaft in einem verbandsangehörigen Verein zu achten. Anlass für diese



Neuregelung war das zunehmende Problem der "Trittbrettfahrer", die das von den DSV-Vereinen getragene Regattasystem nutzen, ohne Mitglied zu sein. Die Regattasegler werden sich kostenlos und schnell über die Website www.dsv.org registrieren können. Das Online-Formular wird zurzeit erstellt und zur Saison 2005 zur Verfügung stehen. Die Online-Registrierung macht die Einführung eines Lizenzausweises/ Spielerpasses - wie in anderen Sportarten üblich entbehrlich. Die DSV-Vereine werden einmal jährlich eine Übersicht aller für ihren Club eingetragenen Regattasegler erhalten.

8. Neue Wettfahrtregeln

Die Wettfahrtregeln 2005-2008 (ISBN 3-88412-422-6) können für 10 Euro beim DSV-Verlag bestellt werden: Tel. 040/63 20 09-18, Fax 040/63 20 09-25, E-Mail: shop@dsv-verlag.org, Internet: www.dsv-verlag.org. Sämtliche Regeländerungen gegenüber der alten Fassung hat der International Judge Willii Gohl (Studentische Segler-Gemeinschaft Tübingen) zusammengefasst. Diese Gegenüberstellung steht auf www.dsv.org.

9. Trainer gesucht

Der Flensburger Segel-Club will zum 1. September 2005 eine Stelle für ein "Freiwilliges Soziales Jahr" ausschreiben. Gesucht wird ein/e Abiturient/in mit Regattaerfahrung für das Leistungstraining in den Klassen

Optimist, 420er und 29er. Bewerbung und weitere Informationen beim Flensburger Segel Club, Tel. 04631-3233; E-Mail: fsc@fsc.de.

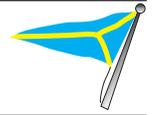
10. 17 Mann greifen nach der legendären "Kanne"

America's Cup: Im sechsten Anlauf hat es geklappt: Eine deutsche Yacht segelt mit und will die Trophäe nach Deutschland holen.

Von Tatjana Pokorny

Im März 2003 schrieb die Besatzung der Schweizer Yacht „Alinghi“ America's Cup Geschichte: Sie gewann die wichtigste Segeltrophäe erstmals in der 154jährigen Geschichte im ersten Anlauf und erstmals für ein Land, das keine Küste hat. Hamburg - Nach 154 Jahren ist es vollbracht: 2007 wird erstmals in der schillernden Geschichte des America's Cup eine Yacht unter deutscher Flagge an den Start gehen. Der historische Durchbruch gelang dem ambitionierten Team Fresh Seventeen in dieser Woche. Nur 48 Stunden vor Ablauf der letzten Meldefrist für Herausforderer wurden gestern in München die entscheidenden Sponsorenverträge unterzeichnet, heute werden die Deutschen die offizielle Herausforderung in Valencia beim verteidigenden Yacht-Klub, der Schweizer Société Nautique de Genève, abgeben.

Hinter Fresh Seventeen steht ein Konsortium, in dem sich deutsche



Segler, Cup-Enthusiasten, Wirtschaftsgrößen und deutsche Firmen zusammengefunden haben - mit einem ehrgeizigen Ziel: ein möglichst erfolgreiches Abschneiden beim 32. America's Cup in zwei Jahren und eine Folgekampagne, die 2010 oder 2011 die begehrteste Silbertrophäe des Segelsports endlich nach Deutschland holen soll.

Fünf Mal waren die Bemühungen um eine deutsche Herausforderung im Kampf um die älteste Sporttrophäe der Welt bisher gescheitert. Dabei waren die Deutschen dem Ziel schon einmal - 1983 - sehr nah.

Das Deutsche 12er-Syndikat - so genannt in Anlehnung an die einstige Kurzform "12er" für die America's-Cup-Yachten - hatte damals aussichtsreiche Gespräche mit BMW, Porsche, Reedereien und Fluglinien geführt. Alles sah nach einem Erfolg aus für die Gruppe mit dem Wedeler Michael Schmidt (Werftbesitzer), seinen Bootsbaumeister Willi Reiners, den Blankeneser Rolf Vrolijk (heute Alinghi's Chefdesigner), den Hamburger Journalisten Erik von Krause, den Fotografen Peter Neumann und den schwäbischen Bootsbauer Rudi Magg.

Doch dann passierte das Unglaubliche: "Mr. America's Cup" Dennis Conner verlor wider Erwarten nach 132 siegreichen US-Jahren die "bodenlose Kanne" an Australien. Die potentiellen Sponsoren des 12er-Syndikats schreckten vom geplanten Engagement zurück. Sie zweifelten an

der Werbewirksamkeit dieser bis dahin in Deutschland eher unbekanntem Sportart vor der wilden australischen Westküste.

"Damals", sagt der Hamburger Profisegler Tim Kröger, der bei der kommenden Cup-Auflage für das südafrikanische Team Shosholoza segelt, "haben wir Deutschen den Anschluß an den immer schneller werdenden Cup-Zug verpaßt." Vier weitere Kampagnen, darunter zuletzt Michael Illbrucks ehrgeiziges Unternehmen illbruck Challenge, segelten ebenfalls am Ziel vorbei.

In der Zwischenzeit gewannen die Amerikaner den Cup noch einmal zurück, bevor er mit Team New Zealand 1995 zum zweiten Mal nach Down Under ging. Dort verteidigten die Neuseeländer die Silberkanne 2000 erfolgreich, bevor der Schweizer Alpenexpreß von Ernesto Bertarelli 2003 alle Gegner überrollte und am 2. März 2003 als erstes Land ohne Wasseranschluß den Cup zurück nach Europa holte.

Die legendenreiche Geschichte des America's Cup - damals hieß er noch Hundred Guinea Cup - begann vor der südenglischen Isle of Wight. Eine Gruppe amerikanischer Gentlemen hatte die gesamte britische Regattaflotte herausgefordert. Als niemand den Fehdehandschuh der frechen Segler aus Übersee aufnehmen wollte, schüttete die britische Presse Hohn und Spott über ihre Landsleute aus. Und die reagierten: Der US-Mannschaft wurde gestattet, mit



ihrem eindrucksvollen Schoner "America" an einer Klubregatta um den Hundred Guinea Cup teilzunehmen - und die Queen mußte am 22. August 1851 mit ansehen, wie 14 britische Boote das Nachsehen hatten. Als sie einen Offizier fragte, wer denn Zweiter geworden sei, soll dieser nur trocken geantwortet haben: "Mylady, es gibt keinen Zweiten."

Dieser Satz prägt den America's Cup bis heute. Deutlich mehr als eine halbe Milliarde Euro werden allein die zehn bis zwölf Herausforderer bis 2007 ausgeben, um Verteidiger Alinghi den Cup abzujagen. Wieviele Herausforderer-Teams es genau werden, wird das verantwortliche AC-Management heute nachmittag nach Ablauf der Meldefrist um 16 Uhr in Valencia bekanntgeben.

Die Stadt Valencia wird rund 549 Millionen Euro in das Unternehmen America's Cup investieren. Damit hat der hochkarätigste Wettbewerb des internationalen Segelsports neue Dimensionen angenommen. Das haben auch die internationalen Fernsehsender erkannt. So sicherten sich ARD und ZDF erstmals die Übertragungsrechte. Allein 2007 gibt es von der Herausfordererserie Louis Vuitton Cup und dem Duell um den America's Cup mindestens 60 Stunden Live-Berichterstattung. Denn waren es bislang "nur" die deutschen Segler Jochen Schümann, Tim Kröger sowie Tony Kolb (BMW Oracle Racing), wird jetzt eine ganze Crew unter deutscher Flagge neue Cup-

Fans mobilisieren.

Der künftige Skipper des deutschen Teams ist allerdings ein Däne: Doppel-Olympiasieger Jesper Bank soll die Mannschaft formen und führen. Dabei steht der Segelmacher aus dem grenznahen Apenrade unter Zeitdruck, denn bereits am 16. Juni muß seine junge Crew beim ersten Schaulaufen der Saison antreten. Und deren Chancen sind keineswegs aussichtslos: Weil es zur Zeit mit BMW Oracle Racing (USA), Luna Rossa (Italien) und Emirates Team New Zealand (Neuseeland) drei große Favoriten für die Herausfordererrunde zum America's Cup gibt, schielen alle anderen Teams gierig auf den vierten Halbfinalplatz. Sollte Fresh Seventeen mit einem Budget jenseits der 20 Millionen Euro operieren können, hat das Projekt ähnlich gute Chancen auf einen Halbfinalplatz wie die anderen "kleineren" Mitbewerber.

Schließlich kommt der Name Fresh Seventeen nicht von ungefähr: Er steht für junge Talente und für die Zahl der Crew-Mitglieder - 17 Mann, die 2007 unter deutscher Flagge um den Einzug in den 32. America's Cup segeln. Noch nicht als Favoriten, aber vielleicht als Vorreiter einer neuen deutschen Cup-Welle. erschienen am 29. April



DANKESCHÖN-Abend

Am 25.02.05 hat der Vorstand zu einem DANKESCHÖN-Abend eingeladen, und ich hatte die Ehre dabei sein zu dürfen. Geladen wurde zu Essen und Trinken bei Schlag und bei allen ehrenamtlich arbeitenden Mitglieder des Vereins, einschließlich ihrer Ehepartner, wurde sich hiermit vom Vorstand auf diese Art und Weise einmal bedankt. Damit hat der SCU eine Tradition übernommen, die von anderen Vereinen schon länger praktiziert wird.

Der Abend war sehr angenehm, wir konnten auch mal mit den Partnern der anderen plaudern und bei gutem Essen die Stimmung genießen. Dank an den Vorstand, wäre toll, wenn das Tradition werden könnte...

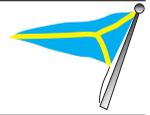
Monikade

Spielerabend am 19.2.05 bei Schlag

Wieder einmal ist es Charly in seiner unkomplizierten Art gelungen Kontrahenten zu vereinen, Menschen glücklich zu machen und uns einen kurzweiligen Abend im Zockerstil zu beschern. Immer wieder gerne komme ich zu Schlag, um mit anderen Doppelkopfverrückten dieses tolle Kartenspiel zu spielen. Aber auch die Würfelspieler und Skatspieler kommen auf ihre Kosten (ist Glücksspiel nicht verboten?) und

die Kinder haben mit Playmo und Lego ihren Spass. Wer einmal erlebt hat, wie entfesselt der ein oder andere sonst eher nüchternde Clubkamerad beim Spielen sein kann, möchte diesen Abend nie mehr missen! Danke Charly

Monikade



WIR HABEN UNS VERLOBT

Dorothea Annas & Christian Fuß

26. Februar 2005 - Pisa

Ernst-Thälmann-Weg 3
22880 Wedel - Telefon: 04103/18947 24



Aus der Opti-Truppe



PFINGSTEN 2005

Marvin und ich wollten schon immer zusammen zur Olympiade und es wurde schneller wahr, als wir beide gedacht hatten:

Pfingsten fanden in Hamburg die WORLD-JUNIOR-GAMES statt und Segeln (Opti-A und B und Teeny) war eine von zwölf Sportarten, in denen insgesamt ungefähr 4000 Kinder im Alter zwischen 10 und 15 Jahren aus unterschiedlichen Ländern gegeneinander antraten.

Die "Olympischen Spiele für Kinder" wurden am Freitag mit einer sehr enttäuschenden Feier in der Jahn-Kampfbahn eröffnet. Eigentlich war es wohl ganz schön gedacht: die Flagge der World-Junior-Games wurde gehisst, alle Kinder (in den blauen T-Shirts und Sweatshirts der WJG mit ihren Akkreditierungskarten um den Hals) sind mit ihren Landesflaggen ins Stadion einmarschiert, doch dann konnte leider kaum einer von den Zuschauern etwas sehen und die Begrüßung der einzelnen Länder fiel manchmal ganz aus.

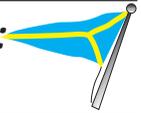
Am Sonnabend ging es für uns dann richtig los: auf der Alster beim HSC wurden die ersten drei Wettfahrten gesegelt. Ich hatte meine Glücksmütze von den letzten Regatten nicht auf und war gar nicht gut (26. von 42 nach drei Wettfahrten). Außerdem war das Ganze doch irgendwie aufregender, als eine "normale" Regatta!

Am Sonntag-Morgen landete ich bei der letzten Wettfahrt mit meiner Glücksmütze auf Platz 4. Insgesamt kam ich dann noch auf Platz 17 und Marvin auf Platz 24. Gold und Silber gingen an den MSC, Bronze an den NRV (bei den Seglern gab es nur deutsche Teilnehmer).

Am Sonntag-Abend gab es dann doch noch eine gelungene Abschlussfeier in der Alsterdorfer Sporthalle mit spannenden Finalkämpfen im Fechten und Judo. Und als wir alle noch einmal nach Sportarten aufgerufen wurden, um uns in der Mitte der Halle zu treffen, kam auch noch ein bisschen Olympia-Stimmung auf.

ROBIN Tracht

klar schreibe ich etwas für die Flaschenpost:



Alster-City Cup und Optimale

Vom 30.04 - 1.5.2000 fand dieses Jahr die Optimale und zum ersten mal auch eine Europe Regatta (der Alster-City Cup) statt.

Die Optimale wurde vom SVAOe ausgetragen und der Alster-City Cup vom SC Rhe.

Wir (das heißt Marvin, Jan, Ingrid, Blix und ich) sind morgens ca. um 10:30 Uhr an die Alster gefahren, damit wir pünktlich um 12:00 Uhr zur Steuermannsbesprechung die Boote aufgetakelt hatten..

Die vier Optis wurden von Kay (Miles Vater) mit dem 6-Trailer an die Alster gebracht. Meine Europe liegt für das Training immer an der Alster und dadurch musste ich im Prinzip nur das Segel hoch ziehen, Schwert rein stecken und Ruder ein haken. Dadurch war ich innerhalb von 10 Minuten fertig und konnte danach den Optis (Finn, Miles, Robin und Marvin) beim auftakeln helfen. Es wurden folgende Kurse gesegelt:

Für beide Klassen wurde verkürzte Bahn gesegelt, da für die lange Bahn zu wenig Wind war. Eigentlich sollten wir, die Europe-Segler, vier Dreiecke segeln und die Optis Dreieck-Schenkel-Dreieck.

Es war meine erste Europeregatta, so dass mir klar war, dass ich wahrscheinlich letzte oder vorletzte werden würde. Ich habe mich sehr gefreut, als ich in einer Wettfahrt einen 8. Platz ersegelt habe und somit zwei hinter mir gelassen habe. Das eine Mädchen

segelt schon im zweiten Jahr Europe, was ein großer Unterschied ist, da die Europe in vielen Situationen ganz anders gesegelt wird , als der Opti. Zum Beispiel an den Tonnen muss man viel mit Streckern arbeiten und bei der Wende guckt man nach hinten, also anders herum. Das war für mich die größter Umstellung.

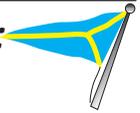
Es waren 10 Europes, 31 A-Optis und 68 B-Optis gemeldet.

Am ersten Tag kam leider wegen des wenigen Windes nur eine Wettfahrt zustande. Es waren sehr drehende Winde und man kam nur sehr, sehr langsam voran. Manchmal drehten sie so stark, dass man auf dem Weg zur Luvtonne halben Winds von der Leetonne hoch fahren konnte. Ein anderes mal musste man auf dem Weg zur Raumtonne fast kreuzen, so dass man sehr stark aufpassen musste, dass man keine Patenthalse fährt. Da der Baum der Europe sehr niedrig ist, wäre das eine schmerzvolle Erfahrung.

Im Anschluss gab es noch eine "Tanz in den Mai-Feier", die vom SC Rhe veranstaltet wurde.

Am zweiten Tag war noch weniger Wind, als am Vortag. Die Optis sind wieder nur eine Wettfahrt gesegelt und die Europes sind zwei gesegelt, da wir sehr viel schneller sind und somit mit dem wenigen Wind auch besser umgehen konnte als die meisten Optisegler. Es war ein komisches Gefühl, als wir viele der Optisegler

klar schreibe ich etwas für die Flaschenpost:



übrannt haben.

Wir sind an beiden Tagen drei Dreiecke gesegelt, fünf Minuten vor Opti-A und zehn Minuten vor Opti-B gestartet.

Die Optis sind Dreieck-Schenkel gesegelt.

Es war beide Tage wahnsinnig warm. Nach der Siegerehrung am zweiten Tag waren es in der Sonne sogar 32°Celsius.

Als Preise gab es für jeden, auch für die Europes einen kleinen Metall Opti.

Robin ist 6., Marvin 24. Finn 33. und Miles 45. geworden.

Ich bin in der Europe 9. geworden. (Alle Ergebnisse können unter www.svae.de nach gelesen werden). Es war trotz des wenig Windes, welches für mich gut war, da ich erst seit zwei Monaten Europe segle, ein schönes Wochenende, an dem ich viel gelernt habe.

Davina Schlesiger

Neues aus der Jugendabteilung

In den Wintermonaten wurde mit den Trainern reichlich Theorie gebüffelt .

Die Kinder von Claudia, Vanessa, Sylvia, Hauke, Jacob und Finn legten die Prüfung zum Jüngstenschein erfolgreich ab und den Sportsegelschein bestanden erfolgreich Davina, Floresten, Lars, Patrick und Felix .

Herzlichen Glückwunsch dazu und vielen Dank an die Trainer Ove und Karsten, sowie unseren Prüfern Silke und Arne.

Die Optimisten haben schon die ersten Regatten in Oortkaten und auf der Alster hinter sich, zum Teil recht erfolgreich. Die nächsten Highlights sind auch schon in Sicht.

Davina segelt nun mit ihrer Europe auf der Alster. Hier hat sich eine Trainingsgemeinschaft aus SVAOe und SCRHe gebildet.

Lars, Florestean und Felix beginnen jetzt das 420er Training mit Toby auf der Elbe.

Die Optigruppe , 4 Anfänger- und 7 Fort- und Regattakinder, werden von Jens, Jochen, Kirsten und mir trainiert. Davina trainiert zeitweise die Jüngsten mit.

Wie auch in den Jahren davor , war Andreas wieder recht spendabel im herrichten des neuen 420er Hängers. Danke Herzi

Ich wünsche euch allen eine schöne und entspannte Segelsaison.

Uli



**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
Schriftwart	Moni Kade	04103 / 1 63 91	
Jugendwart	Ulrich Kade	04103 / 1 63 91	040 / 81 90 91 84

**IMMER AKTUELL:
www.scu-elbe.de**

SCU Flaschenpost: **www.scu-elbe.de**

Redaktion: 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

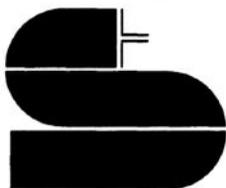
ELEKTRISCHE ANLAGEN



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



FUDEZ

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