Februar 2008

Liebe MERIDIANer, Eltern und Freunde!

Nun endlich haltet Ihr eine neue Ausgabe unserer Vereinszeitung „Die Pinne“ in den Händen. Seit über 14 Monaten habe ich die Fertigstellung vor mir hergeschoben und dabei festgestellt, dass gerade der letzte Feinschliff enorm viel Zeit fordert.

Apropos Feinschliff: Die Winterarbeit an den Vereinsbooten lässt ja auch nicht auf sich warten und so stand ich dann öfter vor der Wahl: Feinschliff hier oder dort. Als „Takelmeister“ habe ich halt meist den Vereinsbooten den Vorrang gegeben.

Ich freue mich, dass in Zukunft die Gestaltung und Fertigstellung dieser Vereinszeitschrift nicht mehr in meinen Händen liegen wird. Dazu habe ich die Vorlagen schon einmal in das weit verbreitete „Open Document Format“ gebracht, welches auch auf nicht-Microsoft-Windows-Rechnern unterstützt wird.

Doch nun zu diesem Heft: Wie gewohnt haben wir auch dieses Heft in drei Bereiche unterteilt:

Auf den ersten Seiten findet Ihr **Berichte** aus den vergangenen beiden Jahren. Wir hoffen damit insbesondere denjenigen, die neu dabei sind, einen kleinen Eindruck geben zu können, was bei uns im Verein so läuft. Und das sind nicht nur die Aktivitäten unserer Jüngstengruppe (6-14 Jahre), wie Opti-Training, Segelwanderfahrten, Jüngstensegelscheinprüfung oder diverse Regattateilnahmen. Auch die Jugendlichen und Erwachsenen sind mit der Vereinsyacht Dornröschen auf Tour gegangen oder haben erst einmal das Segel gelernt und ihren Sportbootführerschein gemacht.

Ab Seite 29 gibt es dann Informationen zu Ereignissen in diesem Jahr. Diese **Termine** solltet Ihr gleich in Euren Kalender eintragen. Für das Training und die Segelfahrten gibt es Anmeldebögen, die wir für Kinder und Jugendliche diesem Heft bereits beigefügt haben.

Im letzten Teil (ab Seite 36) stehen **allgemeine Informationen** wie Vorstand/Ansprechpartner, Beitragsordnung, die Trainings- und Bootsordnungen sowie eine Boots- und eine Mitgliederliste. Schon deshalb solltet ihr dieses Heft gut aufbewahren; mindestens solange bis es ein aktuelleres Heft gibt. Vielleicht ja dann wieder in alter Tradition schon zum Ende der Segel-Saison.

Nun wünsche ich viel Spaß beim Lesen und ein gutes Jahr 2008.

Euer

Inhaltsverzeichnis

Personelles.....3

Jugendarbeit.....4

Regattabericht.....5

Sommerfahrt 2006 nach Schweden....6

Sommerfahrt auf der Yacht Dornröschen.....13

Sommerfahrten 2007.....16

Sommerfahrt von Familie Martens...17

Meridian Intern 2006.....25

Segeln für Erwachsene.....26

Jüngstensegelscheinprüfung.....27

Winterarbeit an den Vereinsbooten. .28

Programm 2008.....29

Mitgliederversammlung.....30

Arbeitseinsatz am Steg.....30

Saisonauftakt / Ansegeln.....30

Meridian Intern.....30

Opti-Training.....31

Informationsnachmittag.....31

Kentertraining.....31

Segelwanderfahrten.....32

Pfingstfahrt 2008.....32

Sommerfahrt 2008.....32

Opti-Regatten.....33

Opti-Treff.....33

Kennlerntag Jollentraining.....34

Jollentraining Pirat und 420er.....34

Kuttersegeln.....34

Yachtsegeln.....34

Impressum.....35

Internet & Email.....35

Vorstand und Beauftragte des YCM Stand Februar 2008.....36

Und an wen muss ich mich wenden, wenn 37

Mitgliedsbeiträge.....38

Protokoll der Mitgliederversamml....39

Trainingsordnung - Jugendliche.....41

Trainingsornung - Jüngste (Opti).....42

Bootsordnung für vereinseigene Jollen.....43

Bootsnutzungsordnung für die vereinseigene Yacht Dornröschen. .45

Bootsliste.....47

Mitgliederliste.....48

Web-Adressen.....51

die letzte Seite.....52

Personelles

In vielen Vereinszeitschriften stehen an dieser Stelle die Familiennachrichten. Nun, das würde bei uns keine ganze Seite füllen. Deshalb sparen wir uns das. Und berichten stattdessen lieber über die Personalbewegungen bei unseren „Ehrenamtlichen“.
Vor 4 Jahren, im Januar 2004, habt Ihr an dieser Stelle vielleicht die Email gelesen mit der sich unser langjähriger Jugendobmann Dieter Bagdahn von uns verabschiedete und ankündete, dass er aus beruflichen Gründen nach Lübbeke geht. Dieter hatte viele Jahre das Opti-Training geleitet und auch den Opti-Treff organisiert.

Dieter

Ein Jahr später haben sich dann Ilja und Uta Andress nach Flensburg verabschiedet; ebenfalls aus beruflichen Gründen (Siehe "Die Pinne" 2005).
Zum Beginn der Saison 2006 hatten wir ausnahmsweise keine Abgänge zu beklagen. Erst zum Ende der Saison war es dann mal wieder soweit: Lasse Bagdahn, der in den letzten Jahren vor allem beim Opti-Training unterstützte - noch einmal vielen Dank an dieser Stelle -, verab-

Lasse in Australien

schiedete sich in Richtung Australien, wo für zunächst unbestimmte Zeit als Tischler arbeitet und daneben seiner Leidenschaft dem Wellensurfen nachgeht (oder war es anderes herum?).
Inzwischen ist Dieter aus Lübbeke wieder zurück nach Hamburg versetzt worden. Und auch Lasse ist Anfang 2008 aus Australien nach Hamburg zurückgekehrt.

Jan Moritz

Gegen Ende der letzten Saison (2007) hat sich unser 3. Vorsitzender, Jan Moritz Lehnert nach Konstanz verabschiedet, wo er einen Studienplatz in Jura bekommen hat. Für seine Arbeit im Vorstand und beim Opti-Training: Vielen Dank!

Jugendarbeit

Es ist kein einfacher Job, als Jugendobmann das Training und ggf. weitere Aktivitäten für unsere Jugendliche zu organisieren. Nachdem zu Anfang der Saison so viele Anmeldungen zum Training vorlagen, dass einige Leute auf die Warteliste genommen werden mussten, ließ die Teilnahme dann doch sehr zu wünschen übrig. Zu oft waren dringende Schulaufgaben zu machen, hatte die Oma oder Tante Geburtstag oder war einfach das Wetter zu schlecht (es waren Wolken am Himmel). Um dieses Verhalten zu ändern hat Lars eine Jugendversammlung einberufen... mit mäßigem Erfolg, wie das nachfolgende Protokoll beweist.

Protokoll der Jugendversammlung vom 30. Juni 2007

Lars Tretau begrüßt die erschienenen Jugendlichen und überprüft die Anwesenheitsliste.
Anwesend: Lars Tretau
Entschuldigt: Tom Paul B. (längere Krankheit nach Unfall), Jan K. (keine Zeit), Lorenz H. (aufgrund Fahruntüchtigkeit nach dem Genuss alkoholischer Getränke), Lara A., Pola K., Hannes H.
Unentschuldigt fehlen: Alle anderen Jugendlichen (siehe Pinne 2006)
Lars Tretau stellt fest, das einen (1) Monat vor dem Versammlungstermin ordentlich (per E-Mail und Telefon) eingeladen wurde.
Lars Tretau verkündet, dass Phillip Schneider aus terminlichen Gründen sein Amt des Jugendobmann Vertreters niederlegt. P. Schneider steht vorerst nicht mehr zu Wahl. Lars Tretau schlägt vor die Wahl des Jugendobmann Vertreters zu verschieben, da es im Moment keinen Kandidaten für dieses Amt gibt und nicht genug Jugendliche erschienen sind.
Lars Tretau teilt des weiteren mit, dass eine Sommerfahrt auf der Yacht Dornröschen geplant ist und die Anmeldefrist am heutigen 30.06.2007 um 24 Uhr verstreicht. Er geht davon aus, dass sich keine weiteren der jugendlichen (bis jetzt sind 2 angemeldet) anmelden werden. Lars Tretau sagt, er finde es respektlos, unentschuldigt bei einer Jugendversammlung zu fehlen. Er beschließt, dem Vorstand des Yachtclub Meridian über die Missstände zu berichten.
Lars Tretau verzichtet auf weitere Berichte, Feststellungen und Beschlüsse, da er es Leid ist, nur mit sich selbst zu reden.
Um 11:27 Uhr wird die Jugendversammlung von Lars Tretau geschlossen. Ein neuer Termin ist bis jetzt nicht vorgesehen. Das Protokoll der Versammlung wird Lars Tretau Jiri Andress zwecks Veröffentlichung in der Vereinszeitschrift „DiePinne“ zukommen lassen.

Lars Tretau

Protokollführer und Jugendobmann für den Yachtclub Meridian e.V.

Regattabericht

Von unseren Regatta-Kids waren dieses Jahr endlich mal nicht nur Max und Johannes unterwegs, sondern auch die gesamte Regatta-Truppe. Nachdem die Regattasaison von einigen bereits auf dem Großen Wittensee begonnen worden war, traf sich die Truppe dann beim Opti-Treff auf der Alster, wo sie sich noch einmal letzte Details bei der voranfahrenden Konkurrenz abschauten. Nach Flensburg, zum „Mosquito-Cup“ fuhren Max, Jakob, Samuel, Felix und Milan und sammelten erste Erfahrungen auf ...

Zusammen in Segeberg lieferten sie ein gutes Bild von dem ab, was sie wirklich können: „Päckchensegeln“. Doch die Fremde schien sie anzuspornen, denn sie waren vorne mit dabei. Samuel und Jakob haben uns einmal mehr bewiesen, dass sie ganz besonders gut dabei sind, wenn sie in unmittelbarer Konkurrenz stehen (ein neunter und ein zehnter Platz in der Gesamtwertung belegen das), Felix und Helena waren (Punktgleich) auf Rang 17 bzw. 16 und Lukas segelte solide auf Platz 20. Casper hatte nicht so viel Glück, er wurde 34 – was nicht an mangelndem Können, sondern nur an Pech lag.

Jan M. Lehnert

Beim MSC auf der Elbe müssen die Optis das Fahrwasser kreuzen, um auf die Regattabahn im Mühlenberger Loch zu kommen. PS-starke Motorboote helfen dabei.

Sommerfahrt 2006 nach Schweden

Aus dem Logbuch der Kinder:

1. Tag, Donnerstag, 6. Juli

Fahrt nach Bolmstad

Wir trafen uns alle pünktlich um 6:45 Uhr an der Bootshalle. Um 7 Uhr ging es dann los und wir fuhren ca. 1,5 h nach Travemünde und gingen gegen 9:45 Uhr an Bord der MS Peter Pan für eine sieben Stunden dauernde Fahrt nach Trelleborg, Schweden. Auf der Fähre wurden alle Mädchen außer Jeanne von vier kleinen(?) „Möchtegern“ [*wir haben keine Ahnung, was Helena mit diesem Ausdruck meint. Die folgende Aktion von Casper aber bestimmt nicht. d. Red.]* Jungs genervt. Casper bemalte sich mit Lippenstift nicht nur die Lippen. Ihm fröstelte wohl, weshalb er sich in einen Umhang aus Parfum hüllte... Anschließend schauten wir im Kino erst „Spiderman“ (bis Jan und Lorenz alle „unter 12“ aus dem Kino vertrieben hatten) und dann „School of Rock“ und „Große Haie Kleine Fische“. Dann waren wir schon in Trelleborg und fuhren von der Fähre. Jiri hatte Aaron, Dominik, Felix und Linus an Bord, bei Kulles waren Arthur, Jeanne, Julian, Larissa und Lena dabei, Casper, Jakob, Jan, Lorenz und Helena fuhren bei Herrn Holthusen mit. Weil der Deckel von Tom Sawyers Bugauftriebskörper abflog mussten wir noch mal Umdrehen und den suchen, während Jiri und Kulles gar nix gemerkt hatten. Na ja, wir haben uns dann verloren, weil wir alle anders abgebogen sind. Jiri kam dann noch zu uns, Kulles waren gleich richtig gefahren und so trafen wir sie erst beim Campingplatz in Bolmstad. Wir bauten gleich die Jurte auf, denn es war schon 21 Uhr, und aßen Nudeln, die von Jiri und dem Küchenteam gemacht worden waren. Anschließend haben wir abgewaschen und sind ganz schnell schlafen gegangen, weil es schon halb zwölf war.

Helena und Lena

2. Tag, Freitag, 7. Juli

Erster Segeltag, von Bolmstad nach Danø

Die erste Bootsverteilung war folgende:

Die Teilnehmer

Huck Finn	**Jim Knopf**	**Tom Sawyer**	**Wilde 13**
Jiri	Lorenz	Jan Moritz	Jakob
Casper	Aaron	Arthur	Felix
Jeanne	Dominic	Helena	Julian
Larissa	Linus	Lena	

Casper lag auf einem Ameisenhaufen, bei der Fahrt ist Helena ins Wasser „gefallen“. Dann sind wir alle baden gegangen und weil die Trainer Gott-sei-Dank nicht baden waren, noch auf der Insel Danø angelandet und haben dort irgendwas gegessen, irgendwas gespielt und sind irgendwann zu Bett gegangen – so gegen halb elf.

Casper und Larissa

Bei starkem Wind "stranden" wir in Bolmsø Camping, um einzukaufen und Trinkwasser aufzunehmen.

3. Tag, Samstag, 8. Juli

Dominic hat Geburtstag, auf Danø

Wir sind fast alle um 8:30 Uhr aufgestanden. Heute war viel Wind und wir mussten hier (auf Danø) bleiben, weil wir gestern über 20 km gefahren waren war es aber nicht so schlimm. Zum Frühstück haben wir Muffins, Kellogg's – alles mögliche – gegessen. Danach sind ein paar segeln gegangen (Wir konnten die Bucht wegen auflandigem Wind nur mit unbeladenen Booten sicher verlassen, weil das Wasser flach war und die Kentergefahr mit beladenen Booten zu groß gewesen wäre). Es war auch Dominics Geburtstag. Als die anderen (wieder) kamen haben Jiri, Dominic, Aaron und Linus gekocht und Casper hat uns gezeigt wie man Bio-Havanna-Zigaretten macht. Fast alle haben welche gemacht, Helena hat sogar erzählt, dass ihre Mutter es gut findet wenn die Kinder auf Fahrten so was rauchen, weil das irgendwie abschreckt. Als Mittagessen gab es „Bauernkotze" (Bauernfrühstück). Danach haben wir alle Pyramidenkriegen gespielt, Abends gab es Brot (mit Margarine und Marmelade / Nutella / Käse /Wurst). Und ich hab Logbuch geschrieben. Jetzt müssen wir schlafen gehen.

Jeanne

Felix, Dominic und Jakob

4. Tag, Sonntag, 9. Juli

Von Danø zur Nordwestspitze von Bolmsø

Je me suis réveillé à 9 heures mais je me suis levé une heure après pour manger du Müsli. Pendant que certaine personnes jouaient «Wars of the pyramids» et d'autre rangeaient la «Zelt» - je lavais mon bateau. On a du faire de la voile avec un vent d'enfer et le départ était presque impossible. Quand on a trouvé notre «Zeltplatz» habité par deux «schwedische Freunde» il a commencé à pleuvoir alors on a du construire la tante (Zelt). À 10 heures on a mangé notre «Abend-Stockbrot».

Arthur

Wir mussten Arthur lange überreden bis er bereit war überhaupt zu schreiben, deshalb auf Französisch. Für alle die dieser Sprache nicht mächtig sind, hier das ganze auf deutsch:

Ich bin um 9 Uhr wach geworden, aber bin erst eine Stunde danach aufgestanden, um Müsli zu essen. Während einige Personen „Pyramidenkriegen“ spielten und andere das Zelt zusammenlegten, putzte ich mein Schiff. Wir mussten bei einem Höllenwind ablegen und der Start war fast unmöglich. Als wir unseren „Zeltplatz“ fanden, war der bewohnt von zwei „schwedischen Freunde“. Es hatte begonnen zu regnen und wir mussten das Zelt aufbauen. Um 10 Uhr haben wir unser „Abend-Stockbrot“ gegessen.

5. Tag, Montag, 10. Juli

Eisessen in Bolmsø auf Bolmsø, von Bolmsø nach Hagellholmen Die zweite Bootsverteilung war folgende:

Huck Finn	Jim Knopf	Tom Sawyer	Wilde 13
Jiri	Lorenz	Jan Moritz	Jakob
Jeanne	Aaron	Arthur	Helena
Larissa	Dominic	Casper	Felix
Linus	Lena	Julian	

Heute Nacht hat es geregnet. Um 9 Uhr sind wir aufgestanden (vor 9 darf keiner was sagen, sonst gibt's „Topfaußen“). Dann sind wir zum „Bolmsø-Campingplatzen“ gesegelt. Dort haben wir Eis gegessen. Das Eis hat scheußlich geschmeckt, wir waren trotzdem alle erleichtert, denn nun waren wir nicht mehr dem Wind ausgeliefert. Jedoch Jiri blieb hart und wir mussten alle die Wilde 13, Huck Finn, Tom Sawyer und Jim Knopf samt ihrer Besatzung wieder dem Wind aussetzen. Wir haben alle gezittert als bei uns (Jim Knopf) die Fock oben beim Mast ausgerissen ist. Zum Glück war das zwischen Inseln wo wir die Fock nicht so richtig wirklich brauchten und in der Nähe von Hagellholmen, wo wir sowieso hin wollten. Als wir die Boote ausgestaut hatten, aßen wir Nudeln mit Tomatensauce. Danach erkundeten wir

Am Lagerfeuer haben wir uns nicht nur getrocknet und aufgewärmt,sondern auch täglich unser Essen gekocht.

die Insel und nun sitzen wir ums Feuer.

Dominic und Aaron

6. Tag, Dienstag, 11. Juli

Heute bin ich – Lena – auf das „Alleinboot“ wo Jakob, Julian und Helena segelten gekommen.

Wir sind als erstes losgefahren, und Felix hat uns in die falsche Richtung geschickt. Dann sind wir lange im Verbund gefahren und haben am Sandstrand angelegt. Jan Moritz' Boot ist viel zu weit gefahren. Jan war richtig sauer und meinte, der, der vorneweg fährt, sagt auch wo angehalten wird. Aber er meinte dann, es sei alles nicht so schlimm, sie hätten die Insel umfahren und könnten deshalb sagen, dass es hier zwar überall Sandstrand gibt, aber nicht genug Platz für die Jurte. Dann haben wir Brote geschmiert. Beim Essen hat Jan dann „Die drei ???“ vorgelesen. Dann sind wir weiter bis zu einer anderen Insel mit Strand gesegelt, haben Bootsdienst gemacht und die Jurte aufgebaut. Helena, Felix, Casper und Larissa sind baden gegangen. Felix hat sich einen Irokesen-Haarschnitt mit Seife gemacht.

Lena

7. Tag, Mittwoch, 12. Juli

Heute Morgen sind wir ganz spät aufge-

wacht und haben um ungefähr 12 Uhr gefrühstückt. Dann haben Jiri und Jan Moritz die Pinne repariert, die Lorenz gestern kaputt gemacht hatte [*stimmt so nicht d.Red.*]. Außerdem hat Lorenz gesagt: „Alle die Kulturbeutel sagen sind Trottel, man muss Waschbeutel sagen“. Und am selben Tag hat er geschrien: „Was macht ihr mit meinem Kulturbeutel!“ Dann haben wir die Boote aufgetakelt und sind nach Rorø gesegelt, es war schön warm und die Sonne schien, und auf dem Weg sind uns Deutsche Ruderer begegnet. Dann ist dem Alleinboot (Wilde 13) der Schwamm ins Wasser gefallen. Sie haben den Schwamm geholt, und dann wollte Helena die „Wikinger“ (die Deutschen, die überall Tätowierungen hatten (Tatoos) und Kanu fuhren) bespritzen und sie ist ins Wasser gefallen.

Als wir auf Rorø ankamen (6 Uhr ungefähr) haben wir Brote geschmiert. Dann sind wir alle baden gegangen, und Lorenz hat sich rasiert und sagt gerade (er steht neben mir): „ich war fast dran, euch alle ins Wasser zu schmeißen“. Im Wasser hat er voll die „Mehr-Jungfrauen-Frisur“. Dann sind ein paar mit dem Boot rausgepaddelt und sind dann rausgesprungen und haben geschwommen. Lorenz liest „Die drei ???“ vor und Jan Moritz liest irgendwas mit „Patagonien“. Zwischendurch haben wir Paradiesfrüchte-Bonbons (mindestens haltbar bis Ende 06.2002 wir haben aber schon 07.2006. 4 Jahre und ein Monat Unterschied! – Liebe Eltern, wie gut, dass wir das gemerkt haben, das nächste Mal nicht wieder bitte). Aaron hat gerade „Äähh“ gesagt als er das Ablaufdatum gesehen hat und Casper findet die schmecken aber „schlecker“ und Jan Moritz findet sie „sauer“ und hat seinen Bonbon ins Gebüsch gespuckt und Lorzen findet sie saulecker (ist doch normal wo Casper sein Bruder ist). Er raucht gerade eine Zigarette auf dem Steg, so dass wir ihn nicht sehen (Lorzen) und macht Rauchwölkchen. Wir (vor allem Casper) haben einen Spruch gedichtet: „Bei Holthusens hört man's rumpsen, Lisa und Lorzen werden doch nicht etwa wieder aufräumen?“. Mein Bruder Arthur ist schon wieder bei Top-Form um zu blähen (es stinkt wirklich). Das was hier eigentlich stehen soll hat Lorzen durchgestrichen, schade (Lorzen war ganz böse als wir das was hier nicht steht laut vorgelesen haben). Wir waren mit Zeltaufbauen und Platzverteilung um 21:35 Uhr fertig. Wir schlafen so: Eingang, Linus, Jakob, Aaron, Dominic, Julian, Casper, Arthur, Larissa, Helena, ich [Jeanne], Lena, Jan Moritz, Lorzen, Jiri und Felix. Arthur hat eine Krise gehabt, weil er neben Larissa schläft (die hatten ein bisschen Streit heute). Jetzt müssen wir Reis mit „Scheiß“ (=Gemüse) essen (mit viel Curry) und die die das nicht mochten essen Brot. Ich habe gerade gesehen, dass Jan Moritz' Hut auf dem Kack-Spaten liegt (ich frag mich warum…). Jan Moritz hat mich verarscht! Er hat mir gesagt, dass wir jetzt schlafen gehen. Larissa tanzt immer wenn Helena TOKIO HOTEL singt mit Casper und auch wenn Helena König der Löwen („…ich möchte jetzt gleich König sei… / …ich übe mein Gebrüll…“) singt, peinlich. Jetzt liest uns Jiri eine Geschichte vor. Janina-Moritz (Larissa sagt, das das ein Jungenname ist) hat eine Vichy-„Waschtasche“ und brennt sie am Feuer ab – er nennt das „trocknen“. Wir haben Tee getrunken

und sind dann nach dem Zähneputzen schlafen gegangen.

Jeanne

Anm. d. Red.: Jeanne hat heute die rasende Reporterin gespielt. Seit unserer Landung auf Rorø hat sie alles sofort aufgeschrieben. Daher auch die kreative Struktur. Hier sei angemerkt: Wir haben ihren Beitrag 1:1 übernommen. Der Inhalt des Beitrages spiegelt weder die Meinung der Fahrtenleitung, noch die der Redaktion wider.

8. Tag - Donnerstag, 13. Juli

Wir wachten auf und merkten, dass der unheimliche Mann von gestern (Jeanne behauptet, dass es ein Serienkiller ist, war er aber nicht) weg war, da waren wir alle beruhigt. Um 10:30 Uhr sind wir los gesegelt. Es wehte ein kühles Lüftchen und wir kamen gegen 13 Uhr am Campingplatz in Bolmstad an. Jiri wollte einkaufen. Er nahm Linus, Dominic und Jeanne mit. In der Zeit spielten die anderen am Campingplatz „Bohnanza“ oder badeten. Casper ließ seine Iso-Matte platzen und ich bin auf Arthurs Brille, die lag im Gras, getreten. Dann haben wir Besuch von den Kulles bekommen. Da kam auch schon Jiri mit dem Einkauf wieder und wir haben Mittagessen gegessen und sind dann weiter gesegelt. Es regnete nun wieder doll. Der Wind war auch stark. Wir kamen nach mehreren Stunden durchtränkt (wozu gibt es Regenkleidung?!) an einer kleinen Insel die in einer Inselkette lag an. Dann gab es lecker Essen. Und in der Jurte schlafen wir gut.

Larissa

9. Tag - Freitag, 14. Juli

Wir wachten davon auf, dass Jiris Trillerpfeife „zirrte“. Da waren wir alle wach. Um 12 Uhr fuhren wir los, segelten ca. eine halbe Stunde und machten Mittagspause an einem Strand der so schrecklich war, dass ich mich nicht mehr erinnern kann und will. Dann wollten wir eigentlich auf die ganz andere Seite vom Bolmen, was wegen der langsamen Wilden 13 Crew aber nicht ging, die mussten nämlich noch mal lernen, was kreuzen ist. Der Wind war aber relativ böig, weshalb es ihnen keiner übel nahm. Auch nicht Jan und Jiri, die mehrfach von vorne nach ganz hinten segelten (sie haben es auch immer wieder nach vorne geschafft) um zu gucken, ob bei der Wilden 13 alles okay ist. Wir fanden einen „Ersatz-Zeltplatz“, wo der Besitzer uns sogar mit frischem Wasser versorgte. Abends gab's Hot Dogs, die besser schmeckten als sie aussahen. Wir lasen noch bis 11 am Feuer und dann bis 12 in der Jurte. Dann haben wir geschlafen.

Helena

10. Tag - Samstag, 15. Juli

Wir sind um 10 Uhr aufgestanden. Dann haben wir Müsli gegessen und die Jurte abgebaut. Wir sind dann bis etwa 14:30 Uhr gesegelt und haben auf Sankt Sophiaholmen eine Pause gemacht. Wir sind an der Westseite angelandet, wo die Trainer auch gleich die Action-Packer ausstauen ließen und uns mit Brot

und Co. Versorgten. Auf der Ostseite war ein natürliches „Sprungbrett“ eingebaut, wir waren alle baden, Aaron war unser Schwimmwärter, der stets alles Überblickte. Einer der Trainer war auch immer in der Nähe. Um 17 Uhr ging's dann weiter an Rorø segelten wir vorbei, da wir auf die Spitze der Nachbarinsel wollten. Dort „gibt es einen ganz tollen Zeltplatz“ (Jiri). Aber der war nur noch in der Karte die Ilja 2004 mitgenommen hatte vorhanden. Wir haben also beigedreht und sind zurück nach Rorø. Dort sind wir noch mal baden gegangen und haben anschließend die Boote entladen und die Jurte aufgebaut. Nach dem Abendessen haben wir noch lange gespielt. Dann sind wir schlafen gegangen.

Felix

11. Tag - Sonntag, 16. Juli

Wir sind erst gegen 11 Uhr aufgestanden, haben gefrühstückt und die Jurte zusammengebaut. Das ging sehr langsam! Um 13 Uhr sind wir dann in Richtung Campingplatz abgesegelt, Heute haben die Trainer alle auf Huck Finn gesegelt, Jan Moritz hatte Kopfschmerzen, schön blöd, wenn man sich auch von 10 – ja er war diesmal als erstes wach – an zwei Stunden in der Sonne „ausruht“. Na ja, Lorenz war es auch recht, denn er hatte so seine Ruhe. Wir sind dann auch langsamer gesegelt als die Trainer und kamen deshalb später am Campingplatz an. Ach ja, wir wären bei dem Zeltplatz der nicht mehr da war auf Grund gelaufen, wir ham's aber noch gemerkt. Beim Campingplatz durften wir dann Kentern, allerdings mussten die Boote erst komplett ausgeräumt werden. Wir sind dann also mit der Wilden 13 rausgefahren und haben sie gekentert. Irgendwann war sie so voll, das sie fast abgesoffen wäre, deshalb sind wir schnell wieder ans Ufer geschwommen, das Boot im Schlepptau. Wir haben dann alles verstaut, die Boote reisefertig gemacht und alles Gepäck, was wir über die Nacht nicht brauchten, schon in die Boote geladen. Mit Herrn Holthusen haben wir dann zu Abend gegessen.

Felix

12. Tag - Montag, 17. Juli

Wir sind alle um 3.45 Uhr aufgestanden (kein Scherz!) und haben fast alle beinahe einen Schock bekommen [es war schweinekalt d.Red.]. Dann haben wir alle gefrühstückt und die Jurte abgebaut. Gegen 4.30 Uhr sind wir losgefahren nach Trelleborg. Um 9 Uhr waren wir auf der Fähre und Helena, Larissa, Lena, Jeanne, Felix, Linus und ich sind ins „Wellnessbad“ gegangen. Wir waren auf der Fähre noch alle Mittagessen, richtig fürstlich. Gegen halb sechs waren wir wieder an der Halle in Bahrenfeld. Vielen Dank liebe Trainer und Fahrer von der gesamten „Rasselbande“.

Casper

Sommerfahrt auf der Yacht Dornröschen

Annie

Wie jedes Jahr gab es auch in 2006 eine Sommerfahrt mit der Yacht. Vorgenommen hatten wir uns als Ziel, wie immer, die dänische Südsee, aber dazu noch später. Lange Zeit ging mal wieder mit der Vorbereitung dahin. Eingekauft in rauen Mengen und am Tag der Abreise, in einer Stunde Arbeit, im Schiff verstaut. Alle Schapps voll beladen ging es an die Einweisung der Crew, welche auch langsam eingetrudelt war. Für den Schiffsführer, hier auch Autor, war die Situation auch nicht ohne, ein halbes Jahr nach dem SKS das erste Solo. Auf den guten Willen der Mannschaft bauend, sollte jedoch nicht allzu viel schief gehen, vielleicht der Kiel, aber so schief ist der auch nicht geworden, aber auch hier später mehr. Nach langer Einweisung bemerkte dann der Schiffsführer, dass etwas fehlte. Das gute Fernglas von Vatti (Made in WEST Germany). Schnell musste noch telefoniert werden, bis zum Hochwasser war dann alles an Bord was wir zu brauchen gedachten, auch das Fernglas.

Die Reise ging los, voller Elan wurden von der Mannschaft, Frank, Jan und Annie (Jans Freundin) zum ersten Mal die Segel gesetzt. Los ging es, mit dem Strom nach Brunsbüttel. (Dieses mal ging kein Pinnenausleger überbord, man beachte vorhergehende Berichte.) In Brunsbüttel wurden wir auch gleich mit einer guten Platzierung bedacht, nach Durchquerung (in Längsrichtung) der NOK-Schleuse wurden wir DRITTER (im Päckchen). Wir sollten hier die billigste (auch bezahlte) Nacht der ganzen Reise verbringen, dafür wurde es auch die gefühlt- schlechteste und kürzeste, denn unser Nachbar (2. im Päckchen) wollte früh raus. Um halb sieben sollte es losgehen. Wir versicherten „einfach anklopfen und wir fahren“. Gesagt getan, um FÜNF nach SECHS wurden Frank und ich geweckt (genau in der Reihenfolge). Ein schon voll eingekleideter (besser so) Nachbar gab seinen Aufbrechenswunsch zu verstehen. Kurzer Hand musste abgelegt werden. Leinen los! Das muss auch nur mit Skipp und 1. Offizier gehen! Die beiden anderen werden schon durchs elende Gerödel wach werden. Kurz vor einem geplanten Stopp in Rendsburg

kam ein etwas unerwarteter Fels im Kanal. Uns ging das ewige Piepen des
Echolotes auf den Geist aber abstellen konnten wir es (noch) nicht. Es musste uns ja unbedingt mitteilen, dass wir weniger als 5m unterm Kiel hatten, aber immerhin war da noch Wasser. Bei geloteten 3m klopfte dann auf ein Mal Einstein an den Kiel. (Was sucht der denn unterwasser? Ist es hier relativ flach?) Pardon… ein Stein klopfte, und es war wohl relativ flach. (Hätte der Physiker doch mal was sagen können.) Nach einer Evakuierung der Innenkabine (so was kann Airbus nicht Mal schneller) folgten die nächsten Stunden und Tage gespannte Blicke in die Bilge. (Bei der Winterarbeit kann das Machwerk des Herrn F.H. Gegen 3 Arbeitsstunden betrachtet werden, Voranmeldung bei Jiri Andress erforderlich.)
In Kiel-Holtenau dann glücklich eingetroffen setzten wir, Minuten vor dem einsetzenden Sturm in den Hafen von Laboe über. Hier wurde schnell klar, Morgen MANÖVERTRAINING!!!
Nach dem Frühstück ging es am Morgen des nächsten Tages weiter, auf dem Weg nach Kiel-Schilksee wurde am laufenden Meter ausgerefft, eingerefft, ausgerefft. Im Hafen war die Strapaze immer noch nicht vorbei, nach Ankündigung des Skipps „solange bis es geht“ wurde hier 12 mal (gefühlte 30 Mal) das Einparken in die Box geübt. Danke hier noch mal an die Mannschaft, so gut wie danach

Frank und Jan

hab ich noch kaum eine Crew einparken sehen. (Keine Hafenkino Gefahr).
Weitere besuchte Häfen in den nächsten Tagen waren Damp2000 und Marsholm. Von Marsholm wollten wir nach Ærø, aber mit gefühlten 1 ½ Windstärken gefiel uns der Plan nicht. Mit herannahender (übler) Erkältung bei mir, wurde Kurs auf Wentorf (a.O.) gesetzt. In Laboe sind wir dann auf dem Weg auch noch vorbeigeschneit um einzukaufen. Apotheke und Supermarkt waren schnell gefunden. Von jetzt an wurde ich nur noch mit einem Halstuch (dank Frank.) an Deck gesichtet. Der Abend wurde abgerundet durch Fischbrötchen und das Anlaufen des Hafens Wentorf. (Am A.d.H. Aber immerhin 24h Hafenmeister und eine abschließbare Waschbecken Zelle zum„den Hintern drin waschen,“ wie mir
ein Seebär verklickerte „das letzte non +ultra der modernen Häfen“) Jaja, das ist Wentorf, fahrt hin, dieser Hafen hat seine eigene Dynamik. (Seglerheim Häuser am Hafen sind nach nationalen Einheitsklassen benannt… Pirat, 420er… sehr cool!)

So haben die Robinsonfahrer von der Fähre aus Dornröschen gesehen.

Weiter ging's durch die Howachter Bucht, schwer bewacht, verfehlten wir gekonnt die Begrenzungsboje des Schießgebiets um einige Meilen. Die Geschwindigkeit durchs Wasser fiel, tat sich aber nicht weh. Die Geschwindigkeit erreichte ihren neuen Rekord von 0,12kn (dank neuer Messtechnik). Es wurde angejuckelt (der Motor gestartet), und die letzten Seemeilen nach Heiligenhafen angegangen. Hier wurde dann nach Starkwind ein Hafentag eingelegt. Weiter ging es mit neuem Mut und Schokobons unter der Brücke durch (die nach Fehmarn). Mit einem guten Meter-nochwas Welle von schräg hinten bekamen einige Appetit, andere beschränkten sich auf das mehrfache anbrüllen des Klo-und-Pütz-Eimers. Wieder gab es Schokobons, diesmal in anderer Form und für die Ostsee. Eingelaufen wurde dann in Grömitz, auf den speziellen Wunsch von Teilen der Mannschaft. In der Neustädter Bucht verbrachten wir noch nette Tage, bis unser Kocher irreparabel ausfiel. Die darauf folgenden Tage verbrachten wir bei superbem Segleressen und bester Unterkunft und Wetter in Niendorf an der O..

Das letzte große Event der Reise, vor einlaufen in Travemünde, sollte aber noch folgen. Ein Anruf Jiris erschreckte nicht nur mein gelangweiltes Handy, sondern auch mich (Entzugserscheinungen?). Jiri war, wie schon gesagt, dran. „Wo seid ihr denn?“ – „Auf der Ostsee…“--- „Wo?“ – „Neustädter

Lars steuert durch den Noord-Ostsee-Kanal

Bucht.“ – „Da sind wir auch in einer Stunde.“ --- „Wir werden euch begrüßen!“. Gesagt, vorbereitet und getan. Als die Niels Holgerson dann da war. Gaben wir uns zu erkennen (wieder per Telefon) „Wer seid ihr denn?“ (diesmal Jan Moritz) „Moment- KLAAAAR zur WENDE!“ --- „Ach- Ok“. Nach einer weiteren Wende grüßten wir die N.H. Und die Heimkehrer aus Schweden, mittels der Bordeigenen Tröte, gingen erneut über Stag und hissten das Spi. Nach einigem Spi-segeln, und einem netten Ausklang der der Fahrt bei Speis und Trank am 9,90 Euro Klappgrill, war die Fahrt dann vorbei.

Danke an alle Beteiligten und eine wunderbare Crew (ihr bekommt noch jeder 19 Euro zurück! Bitte Melden) ich hoffe euch hat es Spaß gemacht.

Lars

Sommerfahrten 2007

Das waren die Berichte der Sommerfahrten im Jahr 2006. Sie sollten eigentlich schon vor einem Jahr veröffentlicht werden.

Doch auch in der vergangenen Saison (2007) waren sowohl die Kinder auf Robinsonfahrt – diesmal auf der Weser, als auch die Jugendlichen (Hannes und Johann) zusammen mit Frank und Lars mit der Vereinsyacht „Dornröschen“ auch der Ostsee. Wir haben uns aber entschlossen, hierzu keine Berichte abzudrucken.

Und auch im Jahr 2008 werden wieder Fahrten stattfinden: Die Kinder werden wieder nach Schweden fahren.

Sommerfahrt von Familie Martens

Nach einem „so nicht noch einmal“ (siehe Bericht Pinne 2006) verblassten langsam die schlimmsten Erinnerungen an die Sommerfahrt 2005.
Und um Weihnachten herum war die Deutung des Sommerurlaubs schon in die sehr viel optimistischere Interpretation „schlimmer kann es nicht werden“ umgeschlagen. Kurzum, wir planten den nächsten Törn mit Dornröschen.
Mit Jiri und Familie wurden wir uns schnell einig, dass zunächst wir im Anschluss an die Travemünder Woche die Yacht übernehmen und nach zwei Wochen übergeben würden. Alles sah nach einer entspannten Vorbereitung des Sommerurlaubs aus. Die Schiffsübergabe sollte am 23. Juli erfolgen.
Endlich würden wir Omas Geburtstag am 19. Juli in Ruhe genießen können und anschließend noch ausreichend Zeit haben, um für die sechsköpfige Crew alles zusammenzustellen. Aber es sollte wieder einmal alles anders kommen. Am Montag, den 17. Juli, war Kirsten mit Klaus Henry (7 Jahre), mit dem Auto in Barmbek unterwegs.
Als sie an einer Kreuzung wegen eines abbiegenden Fahrzeugs anhalten musste, fuhr das nachfolgende Auto mit solcher Wucht auf, dass es nach dem Aufprall eine Wagenlänge hinter unserem Auto zum Stehen kann.
Glücklicherweise wurde niemand ernsthaft verletzt. Doch unser Auto war so demoliert, dass wir unmöglich damit in Urlaub fahren konnten, zumal Jiri mit unserem Auto nach zwei Wochen zum Crewwechsel kommen sollte.
Ich machte mich also umgehend auf die Suche nach einer Werkstatt und einem Gutachter. Schließlich konnte ich auch noch die Versicherung des Unfallgegners zu einer zügigen Abwicklung bewegen, so dass tatsächlich am Mittwoch (Omas Geburtstag) mit den Reparaturarbeiten begonnen werden konnte. Zur Oma fuhren wir mit dem Leihwagen. Tatsächlich war unser Auto am Freitagnachmittag wieder einsatzbereit.
Bei schönstem Sommerwetter erreichten wir am Sonntag, den 23. Juli 2006, gegen 16.00 mit dem PKW den Priwall und waren gerade rechtzeitig da, um das Einlaufen der Regattacrew mit Jiri, Ilja, Gerhard und Boris zu beobachten. Die Yacht war schnell übergeben. Wir verstauten unsere Sachen und Gerhard brachte unser Auto zurück nach Hamburg.
Am Abend setzten wir mit dem Shuttle-Service zur anderen Seite über, um uns die Travemünder Woche anzusehen. Das kleine Schiff ist so überladen, dass die Ladefläche, auf der die Passagiere standen, allmählich überspült wurde. Auf dem Fest ergatterten Klaus Henry und Anton (9) zwei Pink-Panther-Figuren, die unsere treuen Begleiter wurden.
Am nächsten Morgen schaute sich Maike (13) mit ihren beiden jüngeren Brüdern Sand-World an, während Max (17), Kirsten und ich alle Vorbereitungen für ein baldiges Auslaufen trafen.
Wir wollten Richtung Norden. Das Ziel hieß wie schon in den Jahren zuvor (siehe Berichte 2004 und 2005) Ebeltoft – würden wir es im dritten Anlauf schaffen? Die Voraussetzungen waren denkbar günstig. Wir hatten maximal 13 Se-

Maike

geltage und konnten die Yacht dort übergeben, wohin uns der Wind treiben würde, so war es vereinbart.
Auch sollte die Fahrt nach Ebeltoft nicht wieder wegen fehlender Seekarten wie vor zwei Jahren scheitern. Ich hatte Jiri und Ilja gebeten, den entsprechenden Kartensatz zu besorgen. Um 12.00 hieß es Leinen los. Die Windvorhersage hatte West bis Nordwest 3-4 angekündigt. Wir setzten die Genua und segelten hoch am Wind.
Doch schon bald griff die Windstille um sich. Der Ruf nach dem Einsatz des Motors wurde laut. Ich lehnte ab, schon nach den ersten Stunden des lang erwarteten Segelurlaubs den Außenborder zu starten. So dümpelten wir Stunde um Stunde vor uns hin.
Weiter als Grömitz würden wir an diesem Tag nicht kommen. Kaum hatten wir uns für den Hafen entschieden, frischte der Wind auf. Überrascht von dieser unverhofften Wendung, ging mein Cappy über Bord. Trotz des sofort eingeleiteten Cappy-über-Bord-Manövers konnten wir die Kopfbedeckung vor dem Abtauchen nicht mehr bergen. Auf den ersten Blick erschien mir der Verlust nicht so schlimm, hatte doch ein Mitglied der Regattacrew sein Cappy vergessen, das nun als Ersatz dienen musste. Als fünf Minuten später auch dieses Cappy über Bord ging, klappte das Rettungsmanöver perfekt.
Bei strahlendem Sonnenschein und hochsommerlichen Temperaturen erreichten wir um 16.50 Grömitz. Am spä-

ten Nachmittag begaben wir uns an den tollen Sandstrand und nahmen ein erfrischendes Bad. Nur die Geschäftstüchtigkeit der Grömitzer irritierte uns etwas, auch für die späten Abendstunden und für nächtliche Strandbesuche wurde die Zahlung von Kurtaxe eingefordert. Wir sehnten uns nach Dänemark und hofften, in zwei Tagen dort zu sein.

Am nächsten Morgen nutzten Kirsten und ich die Gelegenheit und nahmen vor dem Frühstück ein Bad – ohne Kurtaxe zu zahlen. Um 11.00 setzten wir die Segel. Max übernahm das Kommando. Unser Ziel hieß Heiligenhafen.

Bei Nordwest- bis Nordwind mussten wir kreuzen und legten statt der 20 Seemeilen insgesamt 34 zurück.

Unterwegs sahen wir eine Schwedenflagge im Wasser treiben, die wir mühelos nach dem bewährten Manöver aufnehmen konnten. Am Tag darauf bargen wir noch einen Wasserball.

In Grömitz hatte Anton außerdem einen herrenlosen grünen Plastikball an sich genommen. So konnte in diesem Sommer das Spielzeugsortiment der Familie Martens erheblich ausgebaut werden. Gegen 19.00 erreichten wir Heiligenhafen. Ein gemeinsamer Landgang plus Döner ließ einen herrlichen Segeltag zu Ende gehen. Nun hatten wir einen guten Ausgangspunkt gefunden, um möglichst schnell Dänemark zu erreichen.

Zwei deutsche Häfen reichten uns. Wir wurden den Eindruck nicht los, dass hier inzwischen mehr Hunde segelten als Kinder. Entsprechend verdreckt waren die Grünanlagen, Hundekot in der Sandkiste. Wir fühlten uns an die Großstadt erinnert: Freilauf für die Vierbeiner, Kinder an die Leine wegen der Tretminen!

Ich berechnete den Kurs für Bagenkop und Marstal, doch am anderen Morgen sah alles anders aus. Der Wind kam direkt aus Norden, wir hätten kreuzen müssen. Das war uns zu weit. Also segelten wir hoch am Wind die schleswig-holsteinische Küste entlang. Am späten Nachmittag schlief der Wind ein, wir starteten den Motor und erreichten gegen 19.00 nach 31 Seemeilen Wendtorf. Das Anlegemanöver fuhr Max.

Der erste Rundgang durch den Hafen ergab ein erschreckendes Bild. So eine heruntergekommene Anlage hatte ich noch nicht gesehen, halbverrottete Stege, reihenweise schauten rostige Eisennägel aus den verwitterten Bohlen, ein halbleerer Hafen, Liegeplätze ohne Ende. Ich fühlte mit an Astrid Lindgrens Saltkrokan erinnert. Ein herrlicher Sommerabend, wir gingen noch bei Anbruch der Dämmerung zum Baden. Mit nördlichen Winden würden wir am nächsten Tag bestimmt Dänemark erreichen.

Doch der Wind drehte auf Nordost.

Also segelten wir weiter Richtung Norden.

Die Frauen übernahmen das Kommando: Kirsten machte das Hafenmanöver und Maike steuerte bei Halbwindkurs mit 5 bis 6 Knoten nach Maasholm.

Zum ersten Mal hatten wir etwas Regen, aber es war warm. Da Max uns ohnehin bald verlassen wollte, entschieden wir uns nach Sonderburg zu segeln. Angesagt waren umlaufende Winde 3, Gewitterböen. Kurz vor Sonderburg schien sich doch noch etwas zusammenzubrauen. Nach den Erfahrungen im letzten Jahr griff ich schnell zur Regenjacke und stellte mich auf einen plötzlichen Wetterumschwung ein. Doch dieses Mal verharrte das Gewitter in sicherer Entfer-

nung und wir erreichten ohne Probleme Sonderburg.
Der nächste Morgen, es war der 29. Juli, begann gewittrig und regnerisch.
Da fügte es sich gut, dass Max an diesem Tag seine Heimreise antrat und wir einen Hafentag machten. Gegen Mittag wurde das Wetter besser und wir hatten noch einen schönen Badetag.
Nun war bereits eine Woche vergangen, wir hatten bestes Urlaubswetter, doch bei der Überlegung, was ich wohl in diesem Jahr in meinem Bericht schreiben sollte, machte sich die Befürchtung breit, dass ich die Leser langweilen könnte.
Am 30. Juli verließen wir Sonderburg, passierten die Klappbrücke und segelten mit achterlichem Wind durch den Als Sund, dann mit Halbwind durch den Als Fjord. Am Ausgang des Fjords schlief der Wind erneut ein. Die Mannschaft verlangte ein Abdrehen in die Genner Bucht, doch mir war klar, dass bei den verbleibenden fünf Tagen jede Seemeile
zählte, um das Ziel Ebeltoft zu erreichen. Tatsächlich war die Flaute bald vorbei und zeitweise begleitet von einem Schweinswal erreichten wir um 17.30 die Insel Årø. Hier erlebten wir ein einzigartiges Naturschauspiel.
In der Abenddämmerung machten sich Hunderte wenn nicht Tausende von Kröten aller Größen auf den Weg. Auf der Straße konnte man vor den Tieren kaum zutreten. Für den nächsten Tag war West bis Südwest 4 bis 5, etwas abnehmend, Schauerböen, angesagt. In der Nacht hatte es kräftig geregnet, doch am Tag blieb es trocken. Wir setzten unseren Törn fort und durchquerten bei Kolding / Middelfahrt ein wunderschönes Segelrevier.
Wir wollten bis Fredericia. Es muss auch dieser Fahrt gewesen, wo ich vermutlich in Ermangelung ereignisreicherer Begebenheiten gegenüber Kirsten die Zuverlässigkeit unseres Außenborders lobte. Kurz vor Fredericia hatten wir wieder einmal Flaute.
Der Hafen war schon in Sicht, als der

Klaus-Henry

Wind noch einmal auffrischte. Wir segelten bis zur Hafeneinfahrt. Wir nahmen die Segel herunter und steuerten einen Liegeplatz an. Da passierte das Unfassbare. Ich wollte gerade eine letzte Kurve nehmen und hatte auf Leerlauf geschaltet, als der Motor anfing zu stottern. Ich gab etwas Gas und legte noch einmal kurzfristig den Vorwärtsgang ein, um den Steg sicher zu erreichen. Ich schaltete wieder in den Leerlauf und passierte gerade die Achterpoller, da fiel der Motor aus. Wir machten uns fest. Die übrigen Crewmitglieder hatten von dem Motorausfall nichts mitbekommen. Kirsten wunderte sich nur, weshalb ich den Motor schon so früh ausgeschaltet hatte. Immerhin hatte uns der zuvor gelobte Motor nicht im Stick gelassen, sondern uns noch sicher in den Hafen gebracht. Alle Bemühungen, den Außenborder erneut zu starten, schlugen fehl.

Als wenig später der Hafenmeister sein Büro öffnete, erkundigte ich mich nach einer Werkstatt. Ich erfuhr, dass es in Fredericia sehr schwierig sei, einen Monteur für Benzinmotoren zu finden. Schließlich gab er mir eine Telefonnummer. Ich probierte es mehrmals, konnte aber niemanden erreichen. Als der Hafenmeister am späten Abend noch einmal kam, klagte ich ihm mein Leid und er gab mir eine weitere offensichtlich private Nummer.

Da es nun schon spät war, vertagte ich die Sache auf den nächsten Tag. Gleich morgens um 8.00 Uhr begann ich mit dem Telefonieren. Nun stellte sich heraus, dass der frühere Monteur inzwischen in einem Krankenhaus arbeitete und keine Reparaturen mehr durchführte, auch konnte er mir keine andere Werkstatt nennen. Ich wandte mich abermals an den Hafenmeister.

Dieser blieb zwar freundlich und bemüht, so telefonierte er noch mit einem Freund, doch konnte er mir nicht weiterhelfen. Er empfahl mir, nach Vejle zu segeln, das etwa 25 Kilometer entfernt war. Dort würde es eine Werkstatt geben. Allerdings hatte er keine Telefonnummer und sah sich auch außer Stande, mir diese zu besorgen. Was tun? Kurzfristig überlegten wir zu segeln. Doch dieser Plan wurde schnell aufgegeben. Der Wind war ungünstig, es waren 4 bis 5 Windstärken vorhergesagt, dazu Schauerböen. Unter diesen Bedingungen wollten wir uns auf keinen Fall ohne Motor in einen engen Fjord mit Berufsschifffahrt begeben.

Ich suchte das Clubhaus des örtlichen Segelvereins auf, die in Dänemark allen Gastseglern offen stehen. Hier suchte ich in Seglerzeitschriften nach Werkstätten. Ich konnte nicht glauben, dass in einer relativ großen Hafenstadt wie Fredericia kein Außenborder repariert werden konnte. Ich probierte zwei Firmen, von denen ich annahm, dass sie mir wenigstens weiterhelfen konnten. Fehlanzeige! Schließlich fand ich die Werkstatt in Vejle. Ja, man würde den Motor reparieren, hätte aber erst in der nächsten Woche Zeit.

In Middelfahrt fand ich eine weitere Firma. Hier wurde ich ebenfalls auf die nächste Woche vertröstet. Immerhin konnte man mich an einen Monteur verweisen, der in der Nähe von Fredericia eine Zweigstelle unterhielt. Bei meinem Anruf erreichte ich den Mannnicht, die Ehefrau klang jedoch optimistisch, ich schöpfte neue Hoffnung. Gegen 10.30 sollte ich wieder anrufen. Dann stellte sich heraus, auch er hatte viel zu tun

und würde erst in der nächsten Wochen können. So allmählich schwand meine Hoffnung, in diesem Jahr endlich bis Ebeltoft zu kommen. Die Vorstellung, in diesem trostlosen Hafen, den Rest des Urlaubs verbringen zu müssen, griff um sich. Die Infrastruktur ließ zu wünschen übrig, weder Telefonzelle noch Einkaufsmöglichkeiten, die Sanitäranlagen containermässig, keine Bademöglichkeit, auf der einen Seite des Yachthafens lärmte eine vierspurige Schnellstraße, auf der anderen Seite lag der Industriehafen.
Selbst der Kinderspielplatz befand sich für dänische Verhältnisse in einem erbärmlichen Zustand. Ich tröstete mich damit, dass Fredericia eine schöne Altstadt und ausgedehnte Parkanlagen haben sollte.
Schließlich probierte ich es in Kolding, 25 Kilometer entfernt. Endlich hatte ich Glück. Die Firma wollte einen Fahrer schicken, der den Motor abholt. Ich rechnete gegen 12.00 Uhr mit ihm. Wir demontierten den Außenborder und ab mittags wartete ich mit dem Teil an der Hafenzufahrt. Als es nach anderthalb Stunden zu regnen begann, gab ich auf.
Da es blitzte und donnerte schickte ich Anton und Klaus Henry an Bord. Anton hatte es etwas zu eilig und stürzte beim entern des Schiffes ins Wasser.
Dabei versuchte er sich festzuhalten und ergriff das Stromkabel, das von Bord an Land führte. Als dieses nachgab, wechselte er zum Festmachertampen.
Dort hing er, bis Maike ihm an Bord half. Ich telefonierte erneut, der Mann sei unterwegs, habe aber noch einen anderen Auftrag. Damit nicht auch noch die Versorgungslage außer Kontrolle geriet, begab ich mich zum etwa anderthalb Kilometer entfernten Kaufmann.
Natürlich kam in dieser Zeit der Fahrer, per Handy wurde er zum Steg gelotst, es war 15.30. Später konnte ich feststellen, dass ich an diesem Tag für 65 Euro mit dem Handy telefoniert hatte! Nun war klar, mit der für den selben Tag in Aussicht gestellten Reparatur würde es nichts werden. Meine Stimmung war schlecht. Auch den nächsten Tag gab ich schon verloren. Damit wurde das Zeitfenster zum Erreichen von Ebeltoft immer kleiner. Uns würden für gut 50 Seemeilen nur noch zwei Tage zur Verfügung stehen. Der Wind sollte auf Nordost drehen, unser Kurs nach Ebeltoft. Wieder einmal sprach alles dagegen, dass ich mein Ziel erreichen würde.
Nachts regnete es so heftig, dass Klaus Henry aufwachte. Er kam zu mir unter meine Decke, es war eng und Wassertropfen fielen mir auf das Gesicht. Auch diese Nacht haben wir überstanden.
Es ist wohl davon auszugehen, dass sich meine schlechte Stimmung auch auf das Umfeld auswirkte. Vermutlich fiel mir deshalb auf, dass ein deutscher Segler, der mit seiner Tochter unterwegs war, mir trotzdem wiederholt freundlich zu lächelte. Ich konnte mich nicht erinnern, ihm schon einmal begegnet zu sein. Schließlich kamen wir ins Gespräch und ich fragte, ob wir uns irgendwoher kennen. Ja, tatsächlich hatten wir vor einigen Jahren einen bleibenden Eindruck bei ihm und seinen Mitreisenden hinterlassen. Der Segler bewunderte nicht nur die sportliche Yacht, sondern konnte sich auch genau an unsere Ankunft in Dyvig 2003 erinnern (siehe Bericht Pinne 2004). Schon beim Anlegen waren vier Personen an Deck, als dann auch noch Anton und Klaus Henry auftauch-

ten, war das Erstaunen so groß, dass uns die Crew der Hägar in bleibender Erinnerung behielt. Seither scheinen sich unsere Wege wiederholt gekreuzt zu haben.
Mittwoch, 2. August, wir waren noch bei den Vorbereitungen für das Frühstück, da wurde uns völlig unerwartet schon um 8.30 Uhr der Außenborder gebracht. Wir wollten so schnell wie möglich den Hafen verlassen. Auch der Wetterbericht hinderte uns nicht daran:
„Stark- und Sturmwindwarnung für alle Gebiete – außer Belte und Sund“, so der O-Ton – diesmal war das Glück auf unserer Seite. Wir konnten noch den Südwestwind mit der vorhergesagten Stärke 4 nutzen und erreichten kurz vor 15.00 Uhr Julsminde. Wir sahen erneut Schweinswale. Erinnerungen wurden wach. Hier waren wir zuletzt vor zehn Jahren mit Kirstens Eltern auf einer Hallberg Rassy 36 gewesen. Damals war Max sieben Jahre alt und bereits ein ausgezeichneter Schlauchbootfahrer. Opa Klaus hatte das Schlauchboot sogar mit Anker und Ankerleine ausgerüstet. Der erste Anker ging im Hafenbecken verloren, offensichtlich hatte sich der Knoten gelöst. Der zweite Anker dürfte immer noch irgendwo in der Steinmole stecken, jedenfalls hatte er sich so verfangen, dass die Ankerleine gekappt werden musste. Immerhin bekamen wir damals den ersten Anker zurück. Beim Ablegen hatten wir strahlenden Sonnenschein und plötzlich entdeckte ich auf dem Hafengrund etwas schimmerndes – der Anker. Nach kurzer Rücksprache mit dem Skipper sprang ich über Bord und holte den Anker herauf.
Julsminde war immer noch ein beliebter Hafen mit vielen Restaurants und einer belebten Einkaufsstraße. Die Liegeplätze waren schnell vergeben und auch der neue Hafen schien voll belegt zu sein. Wir nutzten die Gelegenheit, um in der nahe gelegenen Bucht zu baden. Zuvor kontrollierte ich den Kartensatz für das Kattegat und suchte die Karte, die wir nun für den weiteren Weg bis Ebeltoft brauchten. Ich suchte und suchte und suchte .... und fand sie nicht. Später stellte sich heraus, dass Jiris Tochter Lara sich die Karte für die eigene Fahrtenplanung ausgeliehen hatte ..... Erneut stellte sich die Frage, würden wir es überhaupt noch bis Ebeltoft schaffen? Uns blieben nur noch zwei Tage. Die Strecke wäre mit 30 bis 35 Seemeilen bei gutem Wind in einer Tagestour für uns noch gerade zu bewältigen gewesen. Die Aussichten sagten für das Kattegat Ost bis Nordost um 4 vorher für Belte und Sund umlaufend 2. Das hieß, wenn überhaupt Wind, dann direkt von vorne. Wir würden beide Tage brauchen. Doch ich war fest entschlossen, alles zu wagen, um das Ziel zu erreichen - mein Plan für den nächsten Tag: Richtung Norden bis Norsminde oder Århus und am Tag darauf gen Osten nachEbeltoft. Also kaufte ich eine dänische Seekarte. Ich bereitete mich auf alle Varianten vor und navigierte nach Norsminde, Århus, Ebeltoft und zur Badeinsel Tunø, die auf halber Strecke nach Ebeltoft lag.
4. August, um 10.55 Uhr verließen wir Julesminde. Das bisschen Wind kam aus Nordost, Tunø gaben wir sofort auf, also Richtung Norden. Wir machten 2 Seemeilen in anderthalb Stunden. Um 12.30 starteten wir den Motor und fuhren zum nächsten Hafen. Wir waren dem Ziel nicht bedeutend näher gekommen. In Hov erwartete uns eine neue,

sehr schöne Hafenanlage, nur die Toiletten und Duschen waren noch provisorisch untergebracht.
Der Ort machte einen verschlafenen Eindruck mit wenigen Einkaufsmöglichkeiten, die aber alles Notwendige boten. Hov ist ein echter Geheimtipp mit einem noch unverfälschten dänischen Flair. Von hieraus fahren die Fähren zu den beliebten Inseln Tunø und Samsø. Hov selbst hat direkt neben dem Fähranleger einen sehr schönen Badestrand. Wir gingen Schwimmen und am nächsten Morgen nahmen wir ein weiteres Bad in der Ostsee.
Besonders beeindruckt hat uns der hier praktizierte Behindertensport. An einer Steganlage waren vier bis fünf Vorrichtungen vorhanden, die es erlaubten Behinderte in kleine Jollen herein- und herauszuheben. Einige Jollen hatten zwei Plätze, so dass auch ein Begleiter dabei sein konnte.
Es blieb uns nur noch der Freitag, um Ebeltoft zu erreichen. Die Wettervorhersage lautete Kattegat Nordost 4 bis 5, Belte und Sund umlaufend 2 bis 3, Nordost drehend, zunehmend 4 bis 5.
Um 10. 40 Uhr legten wir ab. Maike übernahm die Pinne. Zunächst mussten wir um Tunø herum und nahmen einen nördlichen Kurs. Bald schlugen Anton und Klaus Henry Alarm, weil der Meeresgrund zu sehen war. Das Wasser war so klar, dass man in etwa 3 Meter Tiefe deutlich Muscheln auf dem Grund sehen konnte. Ganz ohne Kreuzen ging es auch hier nicht. Auf der Höhe von Norsminde galt es ein letztes Hindernis zu überwinden – die Mannschaft. Angesichts von Kurs und nur mäßigem Wind wurden Zweifel laut, ob wir Ebeltoft überhaupt bis zum Abend erreichen konnten. Nur mit Mühe gelang es mir, Kurs zu halten – Landgang und Pizza-Essen musste ich versprechen. Wir kreuzten bis zur nördlichsten Spitze von Samsø, dann hatten wir es geschafft. Der Wind frischte auf und wir konnten hoch am Wind zügig in die Bucht von Ebeltoft segeln. Bis vor den Yachthafen mussten wir nur noch einen Schlag machen.
Bis 17.00 Uhr hielt Maike tapfer an der Pinne durch. Dann übergab sie an Kirsten. Jetzt waren schon die Masten der Fregatte Jylland zu sehen. Zwei vergebliche Anläufe hatten wir unternommen, jetzt waren wir endlich am Ziel. Nach 34,5 Seemeilen machten wir um 18.30 fest. Insgesamt lagen 228 Seemeilen hinter uns.
Am nächsten Morgen klarte ich das Schiff auf, während Maike und Kirsten shoppen gingen. Um 13.00 trafen wir uns alle an der Fregatte zu einer ausgiebigen Besichtigung. Alle zeigten sich von dem originalgetreu restaurierten größten Holzschiff der Welt beeindruckt. Das Kanonendeck faszinierte Anton und Klaus Henry am meisten.
Jiri und Katharina hatten wir inzwischen über unserer Standort unterrichtet. Gegen 15.30 trafen sie mit unserem Auto in Ebeltoft ein. Wir verbrachten noch den Nachmittag im Hafen und gingen noch einmal baden. Um 18.00 verließen wir Ebeltoft und fuhren gen Hamburg – ein traumhafter Urlaub ging zu Ende.

Holger Martens

Meridian Intern 2006

Für Nils war kein Platz mehr auf der Sailhorse. Darum musste er mit einem Opti vorlieb nehmen - der aber auch kaum genügend Platz bot.

Geplant hatten wir unsere vereinsinterne Spaßregatta schon im Frühjahr für den 20. August und so auch angekündigt. Da war ich aber gerade aus dem Sommerurlaub zurück und hatte den Termin überhaupt nicht mehr im Bewusstsein. Allen anderen ging es wohl auch so und keiner wartete vergeblich am Steg; nur Mile schaute vorbei (daher weiß ich, dass kein anderer da war). Am 10. September kam dann doch noch eine "Meridian Intern" zustande. Bei bestem Wetter und Nutzung aller unserer Boote an der Alster segelten wir zwei Wettfahrten. Max A., der schon im Vorjahr gewonnen hatte und nach unseren Regeln eigentlich bei der Ausrichtung hätte helfen müssen, segelte außer Konkurenz mal wieder allen davon. Der Sieg ging aber an Samuel L.

Jiri

Segeln für Erwachsene

Ick weeß swa nich wie man Opman schreibt, aba plötzlich schein ick eena zu sein. Ich bin also einer von mehreren netten Leuten, die mit viel Freude den Mamas und manchmal auch den Papas, oder solchen, die es später vielleicht einmal werden wollen, das Segeln beibringen. Und das so lange, bis sie eine Lizenz zum Üben (sprich den Sportbootführerschein Binnen) haben. Denn erst mit diesem dürfen sie auch unsere Boote segeln. Und bisher ist noch keiner durch die praktische Prüfung gefallen.

Unsere „Steg-Mutties“ haben alle bei Mile das Segeln gelernt bzw. sich auf die SBF-Prüfung vorbereitet.

Die Alster ist ein hervorragendes Gewässer, um das Segeln zu erlernen, weil man es mit sich oft ändernden Windverhältnissen zu tun hat. Man muss also ständig auf den richtigen Trimm achten, man hat einfache „Vorfahrtsregeln“ und es gibt keinen Seegang. Einzig das Verlassen des kleinen Hafens kann schon mal zu einer Herausforderung werden. Und auch unser Trainingsboot, die Sailhorse „Ran“ ist ein durchaus geeignetes Boot dafür. Sie ist eine alte Dame, sehr geräumig, mit hin und wieder ein paar Macken (wer hat die nicht), vielleicht auch am Anfang etwas schwerfällig.

Aber erst einmal in Fahrt, lässt sie sich kaum noch bremsen, segelt wie ein Rennboot, und nimmt es einem auch nicht übel, wenn man mal ein wenig Farbe an einen Steg abgibt oder den Bug ein wenig anknabbert.

Nach der nächsten Winterarbeit erstrahlt sie wieder in neuem Glanz. Und wichtig für Anfänger: ich kenne keinen, der sie schon mal umgeworfen hat. Das alles macht nicht nur Spaß, sondern man lernt auch selbst immer noch ein wenig dazu.

Wir sind, das muss man mal bei dieser Gelegenheit sagen, keine Segelschule mit festgelegten Trainingszeiten. Das lohnt sich bei den paar Leuten im Jahr nicht. Wir machen unser Training auf Zuruf, d.h. auf Verabredung. Und bis jetzt hat auch jeder Willige den praktischen Teil immer innerhalb einer Saison geschafft. Ich würde mir nur wünschen, dass die Kandidaten sich möglichst schon am Anfang der Saison entscheiden und vielleicht mal auch in den

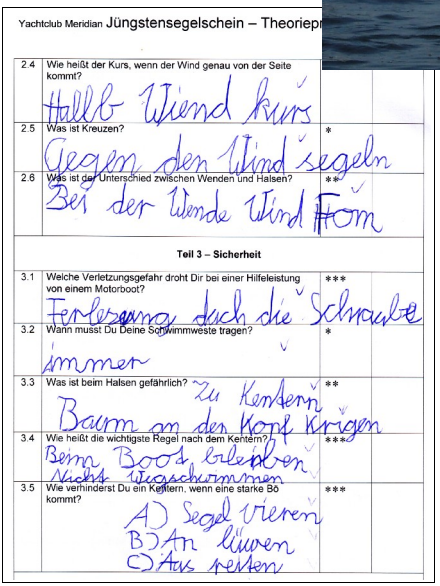
Schulferien zum Üben bereit sind.
Dann drängelt sich das nicht alles zum Herbst hin, das könnte mal zu Engpässen führen. Wir machen übrigens auch seit Jahren in jedem Winter einen Theorieunterricht, d.h. wir bereiten gezielt auf die Theorieprüfung vor. Also, liebe Mamas und Papas, nichts wie „Ran“, es gibt kaum etwas Schöneres als im Sommer bei Sonnenschein nach einem stressigen Tag auf der wunderschönen Alster in der wunderschönsten Stadt einmal richtig abzuhängen, oder Konkurrenten zu zeigen, welch hervorragender Segler man ist.

Euer Mile Sagawe

Jüngstensegelscheinprüfung

Auch die Opti-Segler erwerben bei uns eine "Lizenz zum Üben". Nach ausreichender Erfahrung und etwas lernen nehmen wir meist gegen Ende der Saison die Jüngstensegelscheinprüfung ab. Dazu gehört neben dem Vorsegeln aller wichtigen Manöver auch das Beantworten der wichtigsten Regeln.

Moritz V. im Vereinsopti „Chaotje“



Yachtclub Meridian Jüngstensegelschein – Theoriep

2.4	Wie heißt der Kurs, wenn der Wind genau von der Seite kommt? Halb Wind kurs	
2.5	Was ist Kreuzen? Gegen den Wind segeln	*
2.6	Was ist der Unterschied zwischen Wenden und Halsen? Bei der Wende Wind Vorn	**
	Teil 3 – Sicherheit	
3.1	Welche Verletzungsgefahr droht Dir bei einer Hilfeleistung von einem Motorboot? Verletzung durch die Schraube	***
3.2	Wann musst Du Deine Schwimmweste tragen? immer	*
3.3	Was ist beim Halsen gefährlich? Zu Kentern Baum an den Kopf Kriegen	**
3.4	Wie heißt die wichtigste Regel nach dem Kentern? Beim Boot bleiben Nicht wegschwimmen	***
3.5	Wie verhinderst Du ein Kentern, wenn eine starke Bö kommt? A) Segel Vieren B) An lüven C) Aus reffen	***

In den vergangenen Jahren haben den Jüngstensegelschein gemacht:
Karl-Leon B. (zum Zeitpunkt der Prüfung 10 Jahre), Fabian S. (8), Julian L. (12), Davide M.(8), Sophie H. (12), Janina E.(12), Casper H. (9), Moritz V. (11), Samuel L. (10) und Anton M. (10).

Respekt!

Winterarbeit an den Vereinsbooten

Jeder, der ein eigenes Boot besitzt, hat in der Winter-Saison Arbeit vor sich. Das zu leistenden Pensum ist in etwa proportional zum Alter und dem Wert des Bootes. Neue Kunststoffboote sind in der Regel pflegeleicht ("einfach putzen und neu wachsen"). Alte Holzboote hingegen können schon mal sehr arbeitsintensiv sein. Als "Takelmeister" bin ich nicht für ein, sondern gleich für 30 Boote zuständig (darunter viel Holz und viel Alt) - zum Glück aber nicht alleine, sondern zusammen mit einigen unermüdlichen Vereinsmitglieder. Manchmal werde ich gefragt, warum ich mir (und meiner Familie) das antue, fast jeden Samstag im Winterhalbjahr an den Booten zu arbeiten. Die Antwort ist einfach: Weil es mir Freude macht. Für die Größe unseres Vereins haben wir einen stattlichen „Bootspark“ (siehe Liste auf Seite 47). Und auch auf den Zustand unserer Boote können wir durchaus stolz sein. Und das, obwohl unser Budget nicht so große Sprünge zu lässt. So erledigen wir fast alle Arbeiten an den Booten selbst. Unser Bootlager beim AKJS am Schulgartenweg 2a ist ausgestattet mit allem Werkzeug und Material, dass man auch für aufwendigere Reparaturen benötigt.

Jiri

Lars T. und Günter O. beim Lack abziehen an einem unsere Robinsons (beide wollen unerkannt bleiben)

Unsere Bootslager beim AKJS liegt in der Kleingartenanlage am Schulgartenweg

Programm 2008

Auf den folgenden Seiten sind eine Vielzahl von Veranstaltungen aufgelistet - für Jeden sollte etwas dabei sein. Für viele Aktionen ist die Teilnehmerzahl begrenzt - auch wenn wir uns stets bemühen, jeden mitzunehmen - im Zweifelsfalle gilt: „Wer zuerst kommt, malt zuerst“. Also meldet Euch bald bei den zuständigen Leuten an.
Hier zur Übersicht alle bis zum Redaktionsschluss bekannten Termine in Chronologischer Reihenfolge:

Wann?	Was?	Wo?
fast jeden Sa, 14 Uhr	Arbeiten an unseren Booten	Bootshalle
Sa, 29. März, 13 Uhr	Steganlage putzen	Alsterufer
Sa, 29. März, 14 Uhr	Kennenlerntag Jollentraining	Alsterufer
Sa, 29. März, 14-16 Uhr	Segel-Theorie für Opti-Anfänger	AKJS
Di, 1. April, 19:30 Uhr	Mitgliederversammlung	Bootshalle
Sa, 5. April, 14-16 Uhr	Segel-Theorie für Opti-Anfänger Informationsnachmittag für Eltern	AKJS
So, 13. April, 16 Uhr	Kentertraining	VAF
Fr, 25. April, 17 Uhr	Opti-Training (Beginn)	Alsterufer
So, 27. April, 12 Uhr	Ansegeln	Alsterufer
Sa, 10. Mai -- Di, 13. Mai	Pfingstfahrt mit den Robinsons	Schlei
Do, 17. Juli -- Mo, 28. Juli	Sommerfahrt mit den Robinsons	Schweden
Do, 17. Juli -- Mo, 28. Juli	Sommerfahrt mit „Dornröschen“	Ostsee
Sa./So, 6./7. Sept.	Opti-Treff	Alster
So, 14. Sept., 12 Uhr	Meridian Intern	Alster

Diese und ggf. aktualisierte Termine finden sich auch im Internet unter www.ycm-hamburg.de => „Termine“

Mitgliederversammlung

Unsere Mittgliederversammlung findet statt **am Dienstag, am 1. April 2008 um 19:30 Uhr** im Unterrichtsraum des AKJS im Schulgartenweg 2a (an der Bootshalle). Siehe auch gesonderte Einladung mit der Tagesordnung.
Der Vorstand des Yachtclub Meridian freut sich auf Euer Kommen!

Arbeitseinsatz am Steg

Die Steganlage am Alsterufer 2a gehört der Jollenhafengemeinschaft e.V. Wir nutzen sie gemeinsam mit dem Segelclub Rhe (SCRhe) und der Seglervereinigung Altona Oevelgönne (SVAOe). Die regulären Arbeiten (Reinigen und leichte Instandsetzungsarbeiten) werden reihum von den Vereinen geleistet. Dieses Jahr sind wir in der Verantwortung.

Kurz bevor der Hafen für die Nutzer geöffnet wird (am 1. April) und nachdem die Grunderneuerung des Mittelstegs durch eine Fachfirma (hoffentlich) abgeschlossen ist, wollen wir am **Samstag den 29. März 2008, ab 13 Uhr** uns an die Arbeit machen. Anmeldungen und Rückfragen bitte an unseren Hafenmeister **Martin Reinke**.

Saisonauftakt / Ansegeln

Wenn wir unsere Boote alle wieder am Steg haben, wollen wir gemeinsam den Saisonbeginn feiern; mit einer kleinen Spaß-Regatta und fröhlichen Beisammensein bei Kaffee und Kuchen. Dazu treffen wir uns **am Sonntag den 27. April 2008 um 12 Uhr** am Steg.

Meridian Intern

Wenn wir dann bei hoffentlich bestem Segelwetter genügend geübt haben, treffen wir uns Mitte September wieder zu einer etwas ernsteren Regatta. Bei dieser vereinsinternen Regatta segeln wir in allen Bootsklassen gegeneinander den besten Steuermann/die beste Steuerfrau und den besten Vorschoter/in aus. Damit auch die langsameren Boote eine Chance haben, werden die gesegelten Zeiten mit einem Bootsklassen-spezifischen Wert (der Yardstickzahl) verrechnet. Haltet Euch also schon einmal den Termin frei: **Sonntag, den 14. September 2008, 12 Uhr**.

Opti-Training

Da das Training in Zusammenarbeit mit den anderen Vereinen der Jollenhafengemeinschaft veranstaltet wird, besteht die Möglichkeit, Montags, Dienstags, Mittwochs, Donnerstags oder Freitags zu trainieren. Wir, der Yachtclub Meridian organisiert das Training am Freitag.
Eine schriftliche Anmeldung zum Training ist erforderlich. Bitte dazu das beigelegte Anmeldeformular benutzen. Bei Fragen wendet Euch bitte an **Katharina Andress**.

Anfangs fahren die Kinder auch schon einmal zu dritt in einem Opti

Informationsnachmittag

Am Samstag den 5.April 2008 um 14 Uhr treffen sich alle neuen Opti-Kinder und die Eltern an der Bootshalle, um die Einzelheiten des Opti-Trainings zu besprechen. Anschließend bringen wir (gemeinsam!) die Optis zur Alster.

Kentertraining

Im Hallenbad lernen die Kinder was zu tun ist, wenn ihr Opti einmal kentern sollte.

Das Kentertraining ermöglicht den Kindern angstfreier an das Segeln heranzugehen. Die Erfahrung hat gezeigt, wie wichtig dies ist. Es findet vor Beginn der Segelsaison statt: **Am Sonntag, den 13. April 2008 von 16 bis 18 Uhr**. Da die Alster zu dieser Zeit voraussichtlich noch etwas kalt ist, haben wir das Hallenbad des Vereins „Aktive Freizeit“ in der Bertrand-Russel-Straße 4 gemietet. Dafür müssen wir von jedem Teilnehmer etwas Geld einsammeln: 5,- Euro pro Nase. Eine Anmeldung bei **Katharina Andress** ist erforderlich.

Segelwanderfahrten

Mehrmals jährlich gehen wir mit unseren Robinsons auf Wanderfahrt. Wir übernachten gemeinsam in unserer Jurte, kochen über dem Feuer und transportieren unser gesamtes Gepäck auf unseren Booten von Lagerplatz zu Lagerplatz. Wir nehmen Kinder von 9 bis 15 Jahren mit (nach Rücksprache auch jünger). Geleitet werden die Fahrten von mindestens zwei Fahrten-erfahrenen erwachsen Segel-Trainern.

Wir schlafen gemeinsam in unserer Jurte, ein in der Pfadfinder-Szene weit verbreitetes Zelt, in dem bis zu 20 Leute schlafen können.

Übliche Fahrtenziele sind Elbe und Weser, die Schlei und der Bolmen in Småland (Süd-Schweden).

In diesem Jahr wird es zwei Fahrten geben:

Pfingstfahrt 2008

Auch dieses Jahr werden wir wieder auf die Schlei fahren. Die Fahrt findet diesmal über das Pfingstwochenende **vom Samstag, den 10. Mai bis Dienstag, den 13. Mai 2008** statt (Die hamburger Schulferien liegen dieses Jahr in der Woche nach Pfingsten). Die Fahrt wird von **Jiri Andress** geleitet und wird ca. 40 Euro pro Kind kosten. Anmeldeschluss ist der 1. Mai 2008.

Jeweils vier Kinder fahren auf einem Robinson. Hinzu kommt Gepäck und Lebensmittel.

Sommerfahrt 2008

Gleich zu Beginn der Hamburger Sommerferien (**vom Donnerstag, den 17. Juli bis zum Montag, den 28. Juli 2008**) geht es wieder einmal nach Süd-Schweden auf den Bolmen. Die Fahrt wird ca. 200 Euro kosten. Bei Interesse meldet Ihr Euch bitte bis zum 29. Mai bei **Katharina Andress** an. Die Teilnehmerzahl ist begrenzt, wartet also nicht zu lange damit!

Opti-Regatten

Liebe fortgeschrittene Opti-Segler, in und um Hamburg finden wieder zahlreiche Opti-Regatten statt. Wenn ihr Lust verspürt hier oder dort mitzukommen, meldet Euch bitte rechtzeitig (2 Wochen vorher) bei Katharina Andress.

Datum	Name	Verein / Revier	Gruppe
19./20. April 2008	Optimale	SVAOe / Alster	A + B
26./27. April 2008	Oortkatener Auftakt	SC4 / Oortkatener See	A + B
01./02. Mai 2008	König + Cie Opti-Pokal	MSC / Elbe / Müh'lo.	A + B
17./18. Mai 2008	„JoKat“	SC4 / Oortkatener See	A + B + C
24./25. Mai 2008	Ancora Cup	NSV/HSC / Neustadt	A + B
23./24. Aug. 2008	Elbe-Opti-Pokal	MSC / Elbe / Müh'lo	A + B
30./31. Aug. 2008	Eddy-Beyn-Gedächtnis-Preis	NRV / Alster	A + B
06./07. Sept. 2008	**Opti-Treff**	**YCM / Alster**	**B + C**
20./21. Sept. 2008	Vierlanden-Cup	SC4 / Oortkatener See	B + C
11. Okt. 2008	5.Hamburger Team Cup	SCRhe / Alster	Teams
12. Okt. 2008	Opti-Pokal	SVAOe / Alster	B + C

Opti-Treff

Der Opti-Treff wird von uns, also dem Yachtclub Meridian, veranstaltet. Diese Regatta richtet sich speziell an Regattaanfänger. Deshalb wird neben der Gruppe B eine Gruppe C starten, in der nur Anfänger, die ihre erste oder zweite Wettfahrt segeln, zugelassen sind. In der Gruppe B hingegen könne regulär Punkte gesammelt werden, die für die Rangliste bzw. für den Aufstieg in die Gruppe A benötigt werden. An dieser Stelle möchten wir auch schon einmal die Eltern um Unterstützung bitten; tragt Euch den Termin (6./7. September 2008) am besten schon einmal in den Kalender. Alle Fragen zum Opti-Treff bitte an **Jiri Andress**.

Kennlerntag Jollentraining

Nur zur Erinnerung (Lars und Lara hatten Euch ja schon angemailt): Die Jugendlichen treffen sich am 29. März 2008 um 14 Uhr am Steg.

Jollentraining Pirat und 420er

Unser Jollentrainig findet wie in den vergangenen Jahren am Freitag statt.
Anmeldung und Fragen bitte an **Lars Tretau**.

Kuttersegeln

Wir besitzen zwar keinen eigenen Jugenwanderkutter (JWK), Jugendliche haben aber dennoch die Möglichkeit zum Kuttersegeln. Auf vielen Jugenwanderkuttern der anderen Vereine ist noch Platz. Lara führt dieses Jahr die „Eny VII“ des SVN und freut sich auch über neue Mannschaftsmitglieder. Wenn Ihr also Lust verspürt, mindestens 14 Jahre alt seid und an den Wochenenden noch nicht völlig verplant seid, dann meldet Euch bei Lara Andress (Email-Adresse und Telefonnummer findet ihr zwei Seiten weiter).

Mehr Informationen zum Kuttersegeln findet Ihr auch bei der Hamburger Seglerjugend im Internet: http://www.hsgj-hamburg.de

Yachtsegeln

Weiterhin besteht die Möglichkeit mit unsere Vereinsyacht, einem 7-Meter-etwas langen Vierteltonner, mitzusegeln; auf der Elbe oder in den Sommerferien auf der Ostsee. Bei Interesse meldet Ihr euch dazu bitte bei **Lars Tretau**.

Auch alle nicht mehr Jugendlichen, die mal einem Segeltörn mit der Vereinsyacht Dornröschen machen möchten melden sich bitte bei Frank Herr oder Jiri Andress.

Impressum

„Die Pinne“ ist die Vereinszeitung des Yachtclub Meridian - Hamburg e.V.
Sie erscheint einmal pro Jahr. Mitglieder und Freunde des Yachtclub Meridians erhalten „Die Pinne“ kostenlos. Aus Kostengründen versenden wir „Die Pinne“ nur einmal pro Mitgliedshaushalt. Wenn Sie es wünschen, können Sie aber selbstverständlich noch weitere Exemplare bekommen. Zu beziehen sind diese bei Jiri Andress. Außerdem können Sie die Pinne auch von der Web-Site des YCMs (http://www.ycm-hamburg.de) als PDF-Datei herunterladen.

Redaktion: Jiri Andress

Satz & Layout: Jiri & sein PC

Layout Titelblatt: Peter Plasberg

Heft: 19/2008

Auflage: 150 Exemplare

Internet & Email

Es ist kein Muss*, aber es erleichtert uns und Euch die Arbeit und spart Porto: Das Internet. Falls es noch nicht bekannt sein sollte: Wir haben eine eigenen Homepage, auf der wir aktuelle Termine und viele andere Informationen anbieten: http://www.ycm-hamburg.de

Zudem haben alle Vorstandsmitglieder eine E-Mail-Adresse und können darüber erreicht werden (siehe Seite 36).

Nach wie vor versenden wir Wichtiges, wie z.B. diese Vereinszeitschrift auch noch mit der Post. Und nach wie vor sind wir auch per Telefon für euch erreichbar.

Vorstand und Beauftragte des YCM *Stand Februar 2008*

1. Vorsitzender

Dirk Selle

Tel.: 040 / 45 37 78
dirk@ycm-hamburg.de

Takelmeister

Jiri Andress

Tel.: 040 / 39 90 44 48
jiri@ycm-hamburg.de

2. Vorsitzender & Hafenmeister JHG

Martin Reinke

Tel.: 040 / 69 70 50 96
martin@ycm-hamburg.de

Jüngstenobfrau

Katharina Andress

Tel.: 040 / 39 90 44 48
katharina@ycm-hamburg.de

3. Vorsitzender

Jan Moritz Lehnert

Tel.: 040 / 53 87 94 54
jan@ycm-hamburg.de

Jugendobmann & Webmaster

Lars Tretau

Tel.: 040 / 60 56 66 33
lars@ycm-hamburg.de

Schatzmeister & Vorstand JHG (Jollenhafen)

Horst Keppler

Tel.: 040 / 88 08 505
info@ycm-hamburg.de

Vorstand AKJS (Bootshalle)

Ronald Andress

Tel.: 04551 / 88 29 79
ronald@ycm-hamburg.de

Schriftführer

Holger Martens

Tel.: 040 / 69 04 506
holger@ycm-hamburg.de

Erwachsenensegeln

Mile Sagawe

Tel.: 040 / 525 16 81
mile@ycm-hamburg.de

Trainer Opti-Gruppe

Lorenz Holthusen

Tel.: 040 / 880 02 37
lorenz@ycm-hamburg.de

Opti-Training

Dieter Bagdahn

Tel.: 040 / 551 66 39
dieter@ycm-hamburg.de

Kutter-Segeln

Lara Andress

Tel.: 040 / 39 90 44 49
lara@ycm-hamburg.de

Und an wen muss ich mich wenden, wenn ...

... ich in den YCM eintreten möchte?
Horst Keppler

... ich Fragen zu den Beitragsabrechnung habe?
Horst Keppler

... ich einen Liegeplatz an der Alster möchte?
Hermann Jonetzki
Tel.: 880 76 46

... ich einen Liegeplatz an der Elbe möchte?
Horst Keppler

... ich mich zum Jollentraining anmelden möchte?
Lars Tretau

... ich mich zum Optitraining anmelden möchte?
Katharina Andress

... ich einmal nicht zum Training kommen kann?
an deinen Trainer

... ich an einer Opti-Regatta teilnehmen möchte?
Katharina Andress

... ich an einer Robinson-Fahrt teilnehmen möchte?
Katharina Andress

... ich mal mit der Vereinsyacht segeln möchte?
Jiri Andress

... ich schon Erwachsen bin und segeln lernen möchte?
Mile Sagawe

... ich einen Schlüssel benötige?
Jiri Andress

... ich ein Boot beschädigt habe?
Jiri Andress
(und zwar so schnell wie möglich!)

... ich Fragen zur Winterarbeit habe?
Jiri Andress

... ich Beiträge für die Pinne abgeben möchte?
Jiri Andress

... mein Anliegen nicht in dieser Liste steht?
Na, an wen wohl?
Richtig: **Jiri Andress**

Mitgliedsbeiträge

Laut Beschluss auf der ...

a) Mitgliederversammlung vom 24. April 2007 (Ausgliederung auch der Beiträge für HS u. HSB)
b) Mitgliederversammlung vom 26. März 2001 (Beitragserhöhung und Euro Umrechnung)
c) Mitgliederversammlung vom 24. Oktober 1995 (Zuschlag für nicht geleistete Winterarbeit)
d) Mitgliederversammlung vom 4. März 1993 (Altersgrenze für Vollzahler)

	Jüngste & Jugendliche (bis 18 Jahre)	**Jugendliche** (18 - 21 Jahre)	**Erwachsene**	**Familien** (Angehörige 1. Ordnung)
Aufnahmegebühr (einmalig):	50,00 €	50.00 €	100,00 €	100,00 €
Jahresbeitrag:	50,00 €	50.00 €	100,00 €	200,00 €
Verbansbeiträge für den ...				
Deutscher Segler-Verband:	4,09 €	10,23 €	10,23 €	entsprechend der tatsächlichen Familienmitglieder
Hamburger Segler-Verband:	2,50 €	4,00 €	4,00 €	
Hamburger Sport-Bund:	1,17 €	3,08 €	3,08 €	
Gesamt:	**57,76 €**	**67,31 €**	**117,31 €**	**2xx,xx €**

Zuschläge...

...für nicht geleistete Winterarbeit
Grundbetrag: 25,00 €
zusätzlich je 10 Segelstunden: 25,00 €
(Maximal 100 €)

Jollentrainingsteilnehmer: 100,00 €

...Nutzung eines Vereinsoptis im Opti-Training : 50,00 €

...für Mitglieder ohne Einzugsermächtigung: 7,50 €

Liegeplatzgebühren (Alster)

Wasserliegeplatz: 220 €

Trockenliegeplatz: 275 €

Opti Fach: 70 €

Liegeplatzgebühren (Elbe/Wedel)

Abhängig von Länge und Breite. Siehe:

http://www.hamburger-yachthafen.de/

Spenden...

...zur Unterstützung unserer Arbeit mit den Jugendlichen überweisen Sie bitte an den **Hamburger Sportbund**
Kontonummer.:1280235811
bei der HASPA, BLZ.:200 505 50
Verw'zweck: YCM, Vereinsnr.: 5150

Vom Hamburger Sportbund erhalten wir dann die Spendenbescheinigung für Sie.

ACHTUNG! Dieses Konto ist nicht unser Vereinskonto. Bitte überweisen sie keine Mitgliedsbeiträge auf dieses Konto. Unser Vereinskonto lautet:

Yachtclub Meridian e.V.
Kontonummer.:1043227378
bei der HASPA, BLZ.:200 505 50

Protokoll der Mitgliederversammlung

am 24. April 2007 beim AKJS, Schulgartenweg 2a, Hamburg-Bahrenfeld

Anwesend: 16 Vereinsmitglieder und eine Mutter eines jugendlichen Vereinsmitgliedes[1] (siehe Anwesenheitsliste)

1. Begrüßung

Der 2. Vorsitzende Martin Reinke begrüßt um 19:35 Uhr die anwesenden Mitglieder und stellt fest, dass ordnungsgemäß eingeladen wurde und die Mitgliederversammlung beschlussfähig ist. Er entschuldigt den Schriftführer Holger Martens, der aus beruflichen Gründen verhindert ist und Dirk Selle, der etwas später kommen wird.

2. Genehmigung der Niederschrift der Hauptversammlung am 27. März 2006

Das mit der Einladung zu dieser Versammlung verschickte Protokoll der letzten Mitgliederversammlung wird ohne Einwände angenommen.

3. Bericht des Vorsitzenden

Martin Reinke berichtet von der vergangenen Saison und dankt allen Helfern für ihr Engagement.

4. Bericht des Jugendobmannes

Lars Tretau berichtet vom Jugendtraining

5. Bericht der Jüngstenobfrau

Katharina Andress berichtet vom Opti-Training und den Segelwanderfahrten.

6. Bericht des Takelmeisters

Jiri Andress gibt einen Überblick über die Boote und deren Nutzung im vergangenen Jahr: Der Bootsbestand ist um eine Optimistenjolle (Jetzt 14 Vereins-Optis) gewachsen. Die Nutzung der Boote außerhalb des Trainings war 2006 geringer als 2005; nur die Sailhorse wurde mehr genutzt. Die Vereinsyacht Dornröschen war 55 Tage gebucht.

7. Bericht des Vertreters des YCM im Vorstand der Jollenhafengemeinschaft

Horst Keppler berichtet aus der JHG. In der vergangenen Saison wurden nur kleine Instandsetzungsarbeiten vorgenommen.

8. Bericht des Schatzmeisters

Horst Keppler legt die Einnahmen-Überschussrechnung vor und erläutert einige Posten.
Die Mitgliederentwicklung ist mit 16 Austritten und 30 Eintritten recht positiv und im Mittel (seit 1993) stabil. Ein Drittel der Mitglieder sind unter 15 Jahren. Zum 31.12.2006 hatte der Verein 171 Mitglieder.

9. Bericht des Rechnungsprüfers

Karen Kulle hat mit Rolf von Stumfeder die Kasse geprüft. Sie ist korrekt und vorbildlich ge-

1 Laut Satzung nicht stimmberechtigt.

führt worden.

10. Entlastung des Vorstands

Karen Kulle stellt den Antrag, den Vorstand zu entlasten. Der Vorstand wird bei 11 Ja-Stimmen und 5 Enthaltungen entlastet.

11. Neuwahl des Vorstandes

Neu gewählt werden muss dieses Jahr nur der 2. Vorsitzende. Martin Reinke stellt sich zur Wiederwahl zur Verfügung er wird mit 15 Ja-Stimmen und einer Enthaltung gewählt und nimmt die Wahl an.

12. Neuwahl eines Rechnungsprüfers

Karen Kulle und Rolf von Sturmfeder stellen sich zur Wiederwahl zur Verfügung werden.
Sie werden mit 14 Ja-Stimmen und 2 Enthaltungen wiedergewählt.

Rolf von Sturmfeder verlässt die Sitzung.

13. Benennung des Hafenwarts und des Vertreters des YCM im Vorstand der JHG

Horst Keppler wir wieder als Vertreter des YCMs benannt er wurde bereits in den Vorstand der Jollenhafengemeinschaft wiedergewählt.
Martin Reinke nimmt weiterhin die Aufgabe des Hafenwarts des YCM wahr.

14. Haushalt 2007

Horst Keppler stellt den Haushalt für 2007 vor. Der Haushaltsplan wird einstimmig angenommen.

15. Verschiedenes

Der Vorstand schlägt vor, die Mitgliedsbeiträge indirekt anzuheben indem die Abgaben an den Hamburger Segler-Verband (HS) und den Hamburger Sportbund (HSB) genau so, wie jetzt schon die DSV-Abgabe, extra erhoben werden und nicht mehr wie bisher aus dem YCM-Mitgliedbeitrag abgeführt werden. Damit bleibt der YCM Beitrag bei 100 € bzw. 50 €. Neben der DSV Abgabe (10,23 € bzw. 4,09 €) werden aber dann auch die Abgaben für den HS (4,00 € bzw. 2,50 €) und den HSB (3,08 € bzw. 1,17 €) zusätzlich erhoben. Diesem Vorschlag stimmen die Anwesenden Mitglieder zu.

Ende der Mitgliederversammlung 20:41 Uhr

Hamburg, den 24. April 2007

Protokollführer: Jiri Andress

Trainingsordnung - Jugendliche

(von den Jugendlichen des YCM am 25.4.2003 beschlossen)

1. Teilnahme am Training

a) Wer sich zum Training anmeldet, der hat auch zu kommen.

b) Jeder kann sich jederzeit abmelden, verliert damit aber auch seinen Anspruch auf ein Boot im Training.

c) Wer einmal nicht zum Training kommen kann, hat sich rechtzeitig (spätestens 24 Stunden vor dem Training) bei seinem Trainer und seinem Segelpartner zu entschuldigen.

d) Wer zweimal unentschuldigt beim Training fehlt, verliert seinen Anspruch auf ein Boot im Training.

Begründung für diese Regelung: Die Anzahl der Boote ist begrenzt. Es gibt genügend andere Interessenten, die gerne im Training segeln würden.

2. Trainingsbeginn

a) Jeder Teilnehmer hat sich zu Beginn des Trainings beim Trainer anzumelden.

b) Das Training beginnt pünktlich mit einer Besprechung. Zu diesem Zeitpunkt müssen die Boote aufgetakelt und die Crew fertig umgezogen sein.

c) Wer nicht pünktlich fertig ist, zahlt pro angefangenen 15 Minuten 1 € in die Trainingskasse, aus der wir am Ende der Saison Eisessen gehen.

Begründung für diese Regelung: Es geht viel Zeit zum Segeln verloren, wenn die „Pünktlichen“ auf die „Unpünktlichen“ warten müssen.

3. Trainingsende

a) Jeder Teilnehmer hat sich am Trainingsende beim Trainer abzumelden.

b) Das Training wird mit einer Besprechung und einem anschließenden Essen beendet. Das Essen wird reihum von den Crews mitgebracht.

Begründung für diese Regelung: Nach dem Segeln hat man Hunger. Es ist nett, das Training gemeinsam abzuschließen.

4. Bootsnutzung

a) Jede Crew segelt mit dem Boot, für das sie eingeteilt ist. Bootstausch ist ohne Rücksprache mit dem Trainer nicht erlaubt.

b) Mit dem vom Verein zur Verfügung gestelltem Material ist pfleglich umzugehen.Das bedeutet unter anderem:

- die Boote sind keine Turngeräte,
- absichtliches Kentern belastet die Boote unnötig,
- nach dem Training werden die Boote sauber und ordentlich hinterlassen,
- Segel werden gerollt.

c) Schäden werden von den Crews selbst repariert, möglichst umgehend nach dem die Schäden aufgetreten sind. Hilfe hierfür können sie sich beim Trainer holen.

d) Beschädigte Boote dürfen nicht gesegelt werden.

Begründung für diese Regelung: Bootsmaterial ist sehr teuer. Schäden beheben sich nicht von selbst. Sie werden schnell größer, wenn sie nicht sofort behoben werden.

5. Umweltschutz

An Land und auf dem Wasser müssen die „10 goldenen Regeln des Umwelschutzes" eingehalten werden. Diese werden den Jugendlichen zum Saisonbeginn erklärt.

6. Haftung

Die Trainer übernehmen keine Haftung jeglicher Art. Außerdem gilt weiterhin die Bootsordnung des Yachtclub Meridian e.V. Hamburg.

Trainingsornung - Jüngste (Opti)

Der Yachtclub Meridian e.V. - Hamburg unterhält zur Förderung des Segelsports für Kinder und Jugendliche eine Anzahl vereinseigener Sportboote, die dafür geeigneten Vereinsmitgliedern unter folgenden Bedingungen überlassen werden können:

1. Die Zuteilung der Boote an die Mitglieder erfolgt durch den Vorstand des YCM oder dessen Beauftragten. Ein Rechtsanspruch auf die Zuteilung eines Bootes an Kinder oder Jugendliche besteht nicht. Der Vorstand ist nicht verpflichtet, über die Gründe für die Berücksichtigung oder Nichtberücksichtigung einzelner Mitglieder Auskunft zu geben.
2. Die ehrenamtlich tätigen Trainer und Betreuer übernehmen keine Haftung jeglicher Art.
3. Jedem Kind steht nur ein Trainingstag in der Woche zur Verfügung.
4. Die Trainingszeiten sowie Termine, die der Ausbildung und Regattazwecken dienen, werden vom Vorstand oder dessen Beauftraten festgelegt. Ein Anspruch der Kinder auf einen Trainingstermin besteht nicht. Die Gruppeneinteilung erfolgt nach Abstimmung und unter Berücksichtigung des Alters sowie des Ausbildungsstandes.
5. Die Kinder müssen mindestens das Freischwimmerzeugnis oder das Jugendschwimmabzeichen in Bronze besitzen. Dieses muss dem Obmann des Vereins, dem das Kind angehört oder für den es einen Aufnahmeantrag gestellt hat, vorgelegen haben.
6. Jedes Kind muss beim Betreten der Steganlage sowie beim Segeln in der Optimistenjolle eine geeignete Feststoffschwimmweste tragen.
7. Jedes Kind muss einen Verklicker, diverse Bändsel, Schwamm und Trockentuch (Fenstertuch), Handpaddel und ein ausreichend großes Ösfass mitbringen.
8. Die Benutzung eines vereinseigenen Bootes ist nur möglich, wenn das Kind und die Eltern den von den jeweiligen Vereinen geforderten Anteil an der Winterarbeit geleistet haben.
9. Bei Teilnahme am Training mit eigenem Opti muss jährlich ein Nachweis über eine entsprechende Haftpflichtversicherung vorgelegt werden. Anderfalls ist eine Erklärung der Eltern beizubringen, dass sie die Haftung im Schadensfall übernehmen.
10. Jedes Kind hat sich beim Trainer für jede Trainingszeit anzumelden und abzumelden. Eigenmächtiges Entfernen von der Gruppe ist nicht erlaubt. Die Telefonnummern der Trainer hängen am Steg aus
11. Die Boote sind vor Beginn der festgesetzten Trainingszeiten aufzutakeln und nach Abschluss des Trainings zu reinigen und zu stauen. Gegenseitige Rücksichtnahme und Hilfestellung ist Voraussetzung.
12. An Land und auf dem Wasser müssen die „10 goldenen Regeln“ zum Umweltschutz eingehalten werden. Diese werden den Kindern zum Saisonbeginn erklärt.
13. Jeder Bootsführer ist für das ihm zugeteilte Boot und das Inventar verantwortlich. Schäden müssen sofort dem Trainingsleiter gemeldet werden. Bei Schäden an vereinseigenen Booten ist außerdem der Takelmeister zu informieren.
14. Über das Auslaufen der Boote entscheidet der Trainingsleiter oder sein Vertreter.
15. Mitteilungen erfolgen mündlich und/ oder durch Aushang im Schaukasten.

Bootsordnung für vereinseigene Jollen

1 Liegeplatz

Die vereinseigenen Boote liegen im Jollenhafen Alsterufer 2 und im Hamburger Yachthafen.

2 Bootsbetreuung

Die Betreuung der Boote erfolgt durch den Takelmeister und die dafür jeweils eingeteilten Bootsbetreuer. Die Bootsordnung, die Hafenbetriebsordnung und ggf. die entsprechende Trainingsordnung sind sorgfältig zu beachten; den Weisungen der Aufsichtspersonen (Trainer), des Takelmeisters und der Bootsbetreuer ist zu folgen.
Bei wiederholter bzw. schwerwiegender Nichtbeachtung kann der Vorstand Mitglieder von der Benutzung der Boote ausschließen.

3 Besetzung der Boote

Voraussetzung für die Benutzung der vereinseigenen Boote ist die Mitgliedschaft im Yachtclub Meridian. Die gelegentliche Teilnahme von Gästen ist möglich. Bootsführer kann allerdings nur ein Mitglied des Yachtclubs Meridian sein.
Jeder Bootsführer verpflichtet sich, das ihm vom Verein zur Verfügung gestellte Material schonend zu behandeln und vermeidbaren Gefahrensituationen aus dem Wege zu gehen. Bei Windstärken über 6 Beaufort ist deshalb das Segeln mit vereinseigenen Jollen untersagt.
Zur freien Nutzung stehen nur die dafür freigegebenen Boote zur Verfügung. Der Vorstand bestimmt zu Beginn der Saison, welche Boote hierzu gehören, und gibt dies im Logbuch bekannt. Die übrigen Boote werden nur auf ausdrückliche Genehmigung durch den Vorstand vergeben.
Von den Punkten 3.1 bis 3.4 abweichende Ausnahmeregelungen für das Training, für Regatten oder für sonstige Veranstaltungen bedürfen der Genehmigung durch den Trainer oder den Vorstand. Innerhalb des Trainings bestimmt der Trainer die Bootsbelegung.

3.1 Benutzung der Optimisten und Robinsons

Voraussetzung für die Nutzung der Optimisten und Robinsons ist mindestens der Besitz eines Jüngstensegelscheins. Alle Jüngsten bedürfen dabei einer vertretungsberechtigten Aufsichtsperson am Steg.

3.2 Benutzung der 420er

Der Steuermann der 420er muss mindestens im Besitz eines Sportbootführersch eins Binnen unter Segeln (A-Schein) sein. Aus Gründen der Materialschonung darf das Gesamtgewicht der Mannschaft nicht über 150 kg liegen.

3.3 Benutzung der Piraten und Laser

Der Steuermann der Piraten oder der Laser muss mindestens im Besitz eines Sportbootführerscheins Binnen unter Segeln (A-Schein) sein.

3.4 Benutzung der Sailhorse

Der Steuermann der Sailhorse muss mindestens den Sportbootführerscheins Binnen unter Segeln (A-Schein) zum Befahren von Binnengewässern (wie z.B. der Alster) bzw. den Sportküstenschifferschein (SKS; gegebenenfalls ersatzweise den Sportbootführerschein See) zum Befahren von Küstenrevieren (wie z.B. Elbe oder Ostsee) besitzen. Vor der erstmaligen Nutzung ist eine Einweisung durch ein autorisiertes Vereinsmitglied erforderlich.

3.5 Benutzung der Achat 24

Für die Yacht gilt eine eigene Bootsnutzungsordnung.

4 Logbuch

Durch ordnungsgemäßes Eintragen in das Logbuch (im YCM-Kasten an der Alster) kön-

nen Boote zu einem gewünschten Termin im voraus reserviert werden. Ist der reservierte Termin um mehr als 15 Minuten überschritten, ohne dass der betreffende Segler das Boot übernommen hat, steht das reservierte Boot wieder zur freien Verfügung. Vor jeder Bootsbenutzung (auch innerhalb des Trainings) hat sich jeder Nutzer in der dort gewünschten Form ins Logbuch einzutragen; er hat sich auch zu vergewissern, dass keine Reservierungen oder Schadensmeldungen vorliegen. Der Abschluss des Segelns ist ebenfalls im Logbuch einzutragen. Schäden und/oder besondere Vorkommnisse usw. sind zu vermerken.

5 Schäden

Die Boote sind vor dem Ablegen und nach dem Anlegen auf ihren ordnungsgemäßen Zustand zu überprüfen. Eventuelle Mängel, Schäden bzw. Verluste und deren Beseitigung sind in das Logbuch einzutragen und schnellstmöglich dem zuständigen Bootsbetreuer bzw. dem Takelmeister zu melden. Schäden, die bei der Übernahme festgestellt werden, sind sofort in das Bordbuch einzutragen – erfolgt dies nicht, muss der Benutzer damit rechnen, dass ihm die diese Schäden angelastet werden. Mit einem defekten Boot darf nicht gesegelt werden. Festgestellte Schäden sind daher vor der Nutzung zu beheben. Das „Ausleihen“ von Schoten, Blöcken, Schäkeln usw. bei anderen Booten ist unzulässig. Verursacher von Schäden sind verpflichtet, entsprechend ihren Fähigkeiten an der Behebung der Schäden mitzuwirken.

6 Segelzeiten

Die Boote können während der Saison täglich von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang gesegelt werden. Training und sonstige Vereinsveranstaltungen haben generell Vorrang vor privaten Interessen. Die Trainingstage werden zum Beginn der Saison im Logbuch bekannt gegeben.

7 Benutzungsdauer

Die Benutzungsdauer beträgt 2 Stunden. Nach der Benutzungsdauer muss zum Steg zurückgekehrt werden. Meldet sich dort kein weiterer Benutzer (durch deutliches Handzeichen), kann eine weitere Stunde gesegelt werden. Die Nutzung der Boote für längere Zeiträume (Regatta, Fahrten usw.) muss mit dem Vorstand (Takelmeister) abgesprochen werden.

8 Benutzungskosten

Alle Clubboote können kostenlos gesegelt werden – Ausnahmen gelten für den Trainingsbetrieb, und auch für die Yacht gibt es gesonderte Bedingungen. Die Kosten für Pflege, Versicherung und Liegeplatz bezahlt der Yachtclub Meridian. Bei mutwilliger Beschädigung der Clubboote oder grober Fahrlässigkeit hat der Verursacher für die Schäden aufzukommen.

9 Arbeitsstunden

Jedes aktive Mitglied des Yachtclub Meridians hat pro Jahr mindestens 3 Arbeitsstunden oder ersatzweise einen Geldbetrag von 30.– Euro für den Verein zu leisten. Auf Antrag an den Vorstand können sich hiervon alle Mitglieder befreien lassen, die den Verein im vorausgegangenen Jahr bzw. der vorangegangenen Saison nicht in Anspruch genommen haben. Teilnehmer des Jollentrainings müssen zusätzlich 9 Arbeitsstunden oder 90.– Euro pro Jahr (insgesamt 12 Arbeitsstunden oder 120.– Euro pro Jahr) leisten.

10 Haftung

Die Aufsichtspersonen und die Bootsbetreuer sind ehrenamtlich in Erfüllung der Pflichten des Yachtclub Meridian tätig. Weder sie noch der Yachtclub Meridian übernehmen eine Haftung.

11 Versicherung

Die Boote sind gegen Kaskoschäden durch Unfall, Kollision, Kenterung, Strandung, Brand, höhere Gewalt wie Sturm, Blitzschlag usw., Mast- und Baumbruch, Diebstahl sowie gegen Haftpflichtschäden, die sie an anderen

Booten verursachen, versichert.
Voraussetzung für den Versicherungsschutz ist, dass der Bootsführer Vereinsmitglied im Yachtclub Meridian ist. Weitere Voraussetzung für das Eintreten der Versicherung ist im Fall einer Havarie die unverzügliche und vollständige Meldung an die Versicherung – unabhängig von der Schuldfrage. Hierzu ist bitte folgendes Verfahren einzuhalten:

1. Der Verursacher einer Havarie hält alle Umstände des Unfallherganges fest; bei einer Havarie mit einem anderen Boot auch die Personalien von dessen Bootsführer. Bei nicht verschuldeten Havarien während einer Wettfahrt muss protestiert werden.
2. Mit diesen Angaben ist die Havarie dem Takelmeister bzw. dem YCM-Trainer unverzüglich mitzuteilen.
3. Dieser informiert umgehend den Kassenwart, der die weitere Abwicklung des Versicherungsfalles verfolgt.
4. Nichteinhaltung dieses Verfahrens kann für den Verein den Verlust der Versicherungsleistung bedeuten. In so einem Fall kann bei schuldhaftem Versäumnis der Schadenverursacher mit den entstehenden Kosten belastet werden.

Nicht versichert sind kleinere Verluste und Schäden wie z. B. der Verlust von Schäkeln, Latten, Tauwerk usw., gewöhnliches Zerreißen der Segel und der Persenninge, Bruch von Tauwerk, Schwert, Ruder, Pinne, sowie Schramm- und Kratzschäden, die im normalen Betrieb der Boote entstehen. Auch persönliche Ausrüstungsgegenstände wie Kleidungsstücke, Schwimmwesten usw. der Segler sind bei Verlust oder Beschädigung nicht versichert. Eine Versicherung außerhalb der europäischen Binnengewässer und den typischen Segelrevieren der Ostsee besteht nicht!

Der Vorstand
Hamburg, den 5. Februar 2008

Bootsnutzungsordnung für die vereinseigene Yacht Dornröschen

1 Zielsetzung

Die vereinseigene Yacht vom Typ Achat 24 (im folgenden Yacht genannt) dient der Jugendarbeit, der Segelausbildung auf Küstenrevieren, der Gemeinschaftspflege durch Fahrtensegeln, dem Regattasegeln und der privaten Nutzung durch Vereinsmitglieder.

2 Bootswart

Der Vorstand ernennt für die Yacht einen Bootswart. Dieser nimmt an den Vorstandssitzungen teil. Die Aufgaben des Bootswarts sind:

- die Sicherstellung eines seetüchtigen Zustands der Yacht im Sommer,
- die Organisation der Winterarbeit,
- die Bootsvergabe und
- die Verwaltung der Bootskasse der Yacht.

Der Bootswart ist berechtigt, Weisungen auszusprechen. Hierzu zählen insbesondere:

- der Ausschluss einzelner Personen von der Bootsnutzung,
- das Stilllegen der Yacht, wenn diese in keinem ordnungsgemäßen Zustand ist,
- die Verteilung von Aufgaben zur Bootspflege und -instandsetzung.

3 Bootsführer

Die Yacht darf nur von einem Bootsführer geführt werden. Bootsführer kann jedes Vereinsmitglied werden, das im Besitz des SKS-Schein des DSV (BR-Schein) bzw. des Sportbootführerschein See ist und auf Empfehlung des Bootswarts vom Vorstand hierzu ernannt

wird. Der Status als Bootsführer kann jederzeit vom Bootswart oder vom Vorstand mit Auflagen versehen oder widerrufen werden.
Der Bootsführer trägt während der Bootsnutzung für Boot und Besatzung die Verantwortung. Der Bootsführer ist verpflichtet, - mit Boot und Material schonend umzugehen und vermeidbaren Gefahrensituationen aus dem Wege zu gehen,

- bei mehr als 6 Windstärken aus keinem Hafen auszulaufen bzw. unmittelbar den nächsten geeigneten Hafen anzulaufen,
- Schäden, die er an der Yacht oder an deren Zubehör feststellt, unabhängig vom Verschulden umgehend zu beheben bzw. dafür Sorge zu tragen, dass sie behoben werden,
- das sich an Bord befindliche Logbuch sorgfältig und sachgemäß zu führen, während der Bootsnutzung einen stellvertretenen Bootsführer zu ernennen und im Logbuch namentlich zu erwähnen, der in der Lage sein muss, im Notfall das Boot eigenständig zu führen,
- die sich an Bord befindliche Checkliste nach Beendigung der Bootsnutzung auszufüllen und dem Bootswart innerhalb von drei Tagen zukommen zu lassen,
- die Bootsnutzungsgebühr von seiner Mannschaft einzusammeln und innerhalb von drei Tagen nach Ende der Bootsnutzung dem Bootswart zukommen zu lassen und
- den Weisungen des Bootswarts und des Vorstands Folge zu leisten.

4 Bootsvergabe

Die Bootsführer dürfen die Yacht nur an den mit dem Bootswart abgesprochenen Terminen und auf dem vereinbarten Revier führen. Zur Bootsvergabe lädt der Bootswart vor Saisonbeginn zu einem Treffen ein. Bei der Terminplanung haben Vereinsveranstaltungen Vorrang, wozu insbesondere Jugendfahrten und Regattateilnahmen zählen.
Einen Rücktritt von einem Termin hat der Bootsführer spätestens zwei Wochen vor dem Beginn der Bootsnutzung dem Bootswart zu melden. Andernfalls hat der Bootsführer die Bootsnutzungsgebühr für den reservierten Termin zu tragen, nicht jedoch, wenn er Ersatz findet.

5 Bootskasse

Der Verein erhebt für die Bootsnutzung einen Aufwandentschädigungsbetrag von 50 Euro bzw. ermäßigt 30 Euro pro Tag für das ganze Schiff. Die ermäßigte Gebühr wird erhoben bei Vereinsveranstaltungen, d.h. Insbesondere bei Jugendfahrten und Regattateilnahmen und von Vereinsmitgliedern, die das 21. Lebensjahr noch nicht vollendet haben oder über kein geregeltes Einkommen verfügen. Besteht die Mannschaft aus einer gemischten Crew so errechnet sich die Nutzungsgebühr für den einzelnen Mitsegler aus der jeweiligen Gebühr (voll oder ermäßigt) für das ganze Schiffe geteilt durch die Anzahl der Mitsegler.
Die Bootsnutzungsgebühr geht in die Bootskasse. Diese dient allein der Yacht. Ihre Mittel dürfen nicht sachfremd verwendet werden.
Kosten für Schäden werden aus der Bootskasse erstattet, wenn

- kein Vorsatz bzw. keine grobe Fahrlässigkeit Grund des Schadens ist und
- der Bootsführer vor der Reparatur den Bootswart informiert und dessen Weisungen zur Behebung des Schadens befolgt hat. Andernfalls trägt der Bootsführer bzw. der Verursacher die Kosten.

6 Segelrevier

Die Yacht darf nur auf den Küstenrevieren der Elbe und der Ostsee gesegelt werden. Ausnahmen bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung durch den Vorstand.

7 Bootsordnung des YCM

Die in der Bootsordnung für vereinseigene Jollen genannten Punkte 9 (Arbeitsstunden), 10 (Haftung) und 11 (Versicherung) gelten auch für diese Bootsnutzungsordnung.

Bootsliste

Klasse	Name	Sg.Nr.	Kategorie*)	Bootswart
Achat 24	Dornröschen	GER-2594	C	Frank Herr
Sailhorse	Ran		A	Jiri Andress
Pirat	Red Devil		A	Jiri Andress
	ciao smarty	GER-3651	A	Jiri Andress
	Greenhorn	GER-3675	B	Jiri Andress
420er	Meridian	GER-47811	B	Jiri Andres
	NoName	GER-41754	A	Jiri Andre
	Hacker	GER-42910	A	Jiri Andre
Laser	Tim	GER-141788	A	Jiri Andr
	Struppi		A	Jiri Andr
Robinson	Tom Sawyer		A	Jiri And
	Huck Finn		A	Jiri And
	Jim Knopf		A	Jiri An
	Wilde 13		A	Jiri Ar
Opti	Rabaukje	GER-10485	B	Jiri A
	Rasender Roland	GER-10277	B	Jiri A
	Fetsje	GER-8423	B	Jiri
	Floppje	GER-8791	B	Jiri
	Totterbüdel	GER-8143	B	Jir
	Luv mich an	GER-7887	B	Ji
	Garfield	GER-7522	B	J
	Chaotje	GER-6771	B	
	Godzilla	GER-8590	A	
	Timmy	GER-270	A	
	Buttje	GER-6270	A	
	Swantje	GER-6307	A	
	Diggydong	GER-6298	A	
	Kanaillje	GER-6303	A	Jiri Andre
Motorboot	Grey Hawk		C	Jiri Andress
	Greyhound		C	Jiri Andress

Ja, wo sind sie denn die „Bootswarte“. Vor vielen Jahren hatten wir für jedes Boot ein oder zwei SeglerInnen, die sich für das Boot verantwortlich fühlten. Die sind inzwischen alle weg. Ich würde mich riesig freuen, wenn ich in einem Jahr hier wieder jemanden hinschreiben kann. Jiri Andress

*) Kategorie A: Diese Boote können von jedem gesegelt werden, der einen Segel-Führerschein (A-Schein bzw. SBF) besitzt und in das Boote eingewiesen wurde.

Kategorie B: Diese Boote dürfen nur von den eingeteilten Trainingsteilnehmern gesegelt werden.

Kategorie C: Diese Boote dürfen nur von vom Vorstand autorisierten Personen genutzt werden

Mitgliederliste

Web-Adressen

Nicht nur als Platzfüller haben wir hier einige Web-Adressen zusammengetragen. Kennt Ihr auch noch eine lohnenswerte Web-Site? Dann schreibt uns doch.

Hamburger Segler-Verbandes e.V.
Der Zusammenschluss der Hamburger Segelvereine.
http://www.hamburger-segler-verband.de/

Die **Hamburger Seglerjugend** im Hamburger Seglerverband organisiert z.B. das Jugendseglertreffen auf der Alster, das Opti-Sommercamp, die Alsterkids und den Kutterzirkus. http://www.hsgj-hamburg.de/

Der Deutscher Segler-Verband ist der Dachverband aller deutschen Segelvereine. Von seinen zahlreichen Aufgaben gehören Ausbildung/Führerscheinwesen. http://www.dsv.org/

Der **Prüfungsausschuss Hamburg** informiert über Inhalt und Termine der Prüfungen zum Sportbootführerschein (Binnen und See), Seeküstenschifferschein (SKS) und Funkzeugniss (SRC, LRC...). http://pa-hamburg.de

Die **Deutsche Optimist-Dinghy Vereinigung** (DODV) ist die Klassenvereinigung der Opti-Segler. http://www.optimist-segeln.de

Die Hamburger RangTermine und http://www.dodv-hamburg.de/

die letzte Seite....

Alles was über 12 Bft ist, heißt ebenfalls Orkan und ist so schrecklich, dass der englische Admiral Sir Francis Beaufort an dieser Stelle aufhörte zu messen und anfing zu beten.

Geht die Sonne auf im Westen, musst Du Deinen Kompass testen.

Und noch eine Eselsbrücke für LUV und LEE:
Spuckste nach LUV, kriegste's druf,
Spuckste nach LEE, geht's in den See.

Die Menschen mit den großen Ohren sind für das Segeln wie geboren.