Liebe Clubkameradinnen und Clubkameraden!
Liebe Freunde unseres Heiligenhafener Yacht-Club e.V.

Dem Rückblick auf das Jahr und die Saison 1975 mit seinen vielen Ereignissen und Entwicklungen will ich die herzlichsten Grüße und Wünsche des Vorstandes des Heiligenhafener Yacht-Clubs e.V. für das Jahr und die Saison 1976 voranstellen. In einer Zeit des harten Wettkampfes in allen Lebensbereichen, also nicht nur im Sport, wünsche ich Ihnen und allen unseren Freunden allzeit guten Kurs und eine klare Kimm. Der Rückblick auf das Jahr 1975 und seine Saison zeigt uns, daß wir auf richtigem Kurs liegen.
Das Jahr 1975 bescherte uns einen der schönsten Sommer, der nach den Worten der Meteorologen in die Annalen als Jahrhundertsommer eingehen soll. Dieser Sommer war Impulsgeber für die vielfältigen Möglichkeiten des Freizeit- und Breitensports.
So kamen in der vergangenen Saison 1975 die Regattasegler und auch die Fahrtensegler bei der Planung und Ausführung ihrer Vorhaben auf ihre Kosten. Es hat sich wieder einmal mehr gezeigt, daß unser Segelsport und Motorwassersport nach wie vor ein Individualsport ist, der jedem von uns die Möglichkeit der eigenen Entfaltung gewährleistet.
Mit Freude aber können wir alle feststellen, daß bei der individuellen Planung des einzelnen Kameraden und Freundes auch der festgeplante Veranstaltungskalender des Clubs besondere Berücksichtigung und Beachtung findet. Als sehr erfreulich ist daher auch die große Beteiligung an den sportlichen Veranstaltungen des Clubs hervorzuheben. Mit großer Beteiligung wurden in der vergangenen Saison die sportlichen Veranstaltungen durchgeführt. Die Beteiligung an den einzelnen sportlichen Veranstaltungen lag im Schnitt bei rund 30 seegehenden Yachten. An der großen Warder- und Sundregatta anläßlich der Seglertage des HYC wurde eine Beteiligung von rund 60 seegehenden Yachten verzeichnet. Diese Tendenz ist allein auch deshalb schon als besonders erfreulich zu bezeichnen, da gerade auf den sportlichen Veranstaltungen wesentliche und große Erfahrungen gesammelt werden können. So hat uns im Wettsegelsport das vergangene Jahr recht gute Erfolge gebracht und es hat sich gezeigt, daß sich gegenüber den Vorjahren die gesammelten Erfahrungen auswirken. Viele sportliche Veranstaltungen wurden nicht nur von uns, sondern auch von befreundeten Vereinen angeboten. So wird es auch wieder in der kommenden Saison 1976 sein. Hierbei soll die Förderung des Leistungssports und der weitere verstärkte Ausbau der Jugendarbeit einen besonderen Rang einnehmen. Erfreulich war

auch in der Jugendarbeit die große Teilnahme an den, vom Heiligenhafener Yacht-Club ausgeschriebenen Veranstaltungen. An der Optimistenregatta anläßlich der Seglertage 1975 die mit drei Läufen in jeder Gruppe gestartet wurde, nahmen über 30 Jugendliche teil.
Besonders große Beteiligungen gab es aber auch im Rahmen des Freizeit- und Breitensportes. Hier wurden mehrfache Geschwaderfahrten unter großer Beteiligung in die dänischen Gewässer durchgeführt. Viele unserer Clubkameradinnen und Clubkameraden haben in der vergangenen Saison die DSV-Führerscheine für Segelyachten erworben. Leider fehlt es dem Club noch immer an ausreichenden Jollenbooten für die Erwachsenenschulung bzw. Heranwachsenden. Nachdem die Jugendabteilung über ausreichende Optimisten verfügt, sollen für die Erwachsenenschulung bzw. für die Heranwachsenden alsbald Jollen angeschafft werden.

Mit großem Erfolg haben wir im vergangenen Jahr unsere Seglertage veranstaltet. Wieder konnten wir zu dieser Veranstaltung Teilnehmer aus den skandinavischen Ländern sowie aus Holland und Belgien begrüßen. Unsere Jugendabteilung führte gekonnt und unter Sicherung der Tauchgruppe des Poseidon-Nemrod-Club Kenterübungen vor. Großen Anteil an diesen Seglertagen und den sportlichen Veranstaltungen nahmen sowohl die Bürger Heiligenhafens als auch die Vielzahl der Gäste, denen wir Einblick in unseren Breiten- und Leistungssport geben konnten. Höhepunkte waren zweifellos die Optimistenregatten, die große Regatta vor dem Warder der seegehenden Yachten und das Taufzeremoniell von Rasmus in der Gestalt unseres Clubkameraden Bernd Euerkuchen mit seinen Jungfrauen Annette und Katja Ittershagen sowie seinen Gehilfen, unseren Clubkameraden Heiner Schilling und Manfred Kugel. In diesem Zusammenhang sei noch einmal allen Helfern besonderer Dank für ihre viele Arbeit gesagt. Insbesondere ein Dank dem Reeder Willy Freter für das von ihm gestiftete Feuerwerk für den Abschlußabend.

Vom Konkursverwalter der Firma Engelhardt erhielten wir im vergangenen Jahr das Nutzungsrecht für das am Yachthafen gelegene Grundstück. Dank der vielzähligen Spenden war es uns sodann im November möglich, das Grundstück in seiner Gesamtgröße von 3360 qm aus dem Konkurs Engelhardt zu kaufen. Hierbei zeichnete sich ein besonderer Überraschungserfolg dadurch ab, daß sich bei den vertraglichen Verhandlungen herausstellte, daß dieses Grundstück mit keinen Folgelasten belastet war. Durch den Kauf des Grundstückes konnte der Club die Voraussetzungen zur Schaffung

eines Mittelpunktortes schaffen und das Grundstück in seinen Förderungsbereich des wassersportlichen Lebens aufnehmen. Viele Verhandlungen sowohl mit der Stadt Heiligenhafen und dem Konkursverwalter der Firma Engelhardt brachten doch noch ein positives Resultat.

Abschließend darf ich auf diesem Wege noch einmal allen Clubkameradinnen und Clubkameraden und allen, die als Freunde unserem Club verbunden sind für die vielfachen Hilfen und Mühen danken. Besonderer Dank sei aber denen gesagt, die uns bei Wind und Wetter auf unseren Regatten begleiten, die Regattaleitungen übernommen haben und uns unsere sportlichen Veranstaltungen überhaupt erst ermöglichen. Hierbei möchten wir ganz besonders unserem Clubkameraden Günther Pavel Dank sagen. Unseren Dank aber sprechen wir auch unseren ständigen Helfern, der Wasserschutzpolizei Heiligenhafen, unserem Hafenmeister und Ehrenclubkameraden Kapitän Horst Willer und unserem Hafenmeister Herbert Boll sowie dem Zollamt Heiligenhafen und der Stadt Heiligenhafen aus, die uns gern mit freundschaftlicher Hilfe verbunden sind. Wir grüßen auf diesem Wege unsere befreundeten Vereine, insbesondere die Seglervereinigung Heiligenhafen (SVH/SSCH), die Burger Seglervereinigung, die Seglervereinigung Orth und Lemkenhafen, beide auf Fehmarn sowie den Großenbroder Segelclub.

Für das Jahr und die Saison 1976 wünschen wir allzeit gute Fahrt, immer klaren Kurs und stets eine Handbreit Wasser unterm Kiel.

Der Vorstand des
Heiligenhafener Yacht-Club e.V.

1.Vorsitzender
(Godske Hansen)

Allen Freunden!
Allzeit gute Fahrt
und immer einen
guten Schluck aus
der Buddel!
Euer Godske!

Mitteilungen aus dem Vorstand und den Mitgliederversammlungen:

1.) Wir begrüßen alle neuen Clubmitglieder in unseren Reihen. Die, dem Vorstand vorgelegten Anträge sind nach Prüfung gemäß Beschluß des Vorstandes positiv entschieden worden.

2.) Die Aufnahmegebühren und die Mitgliedsbeiträge sind bisher nicht verändert worden. Eine Änderung ist auch nicht vorgesehen.

3.) Wie bisher erhalten alle Clubkameradinnen und Clubkameraden des HYC unter Vorlage des Standerpasses die Clubnadeln und Stander bei unserem Clubkameraden und Yachtenzubehörhändler Herrn Horn, Heiligenhafen, Brückstr. oder im Hauptgeschäft, Bergstr.
Bei Möbel-Albert in der Brückstr. können Sie Ihre Segel ausbessern lassen. Bei Segelschäden also schnell zu Möbel-Albert.

Mitglieder, die noch keinen Standerpaß haben melden sich bitte bei der Schriftführerin Inge Hansen in Heiligenhafen, Lauritz-Maßmann-Str. 12.

4.) Wie bereits im Vorjahr hat Clubkamerad Gerhard Bennewitz -Segelschule Heiligenhafen- angeboten, kostenlose Informations- und Schulungsabende zur Auffrischung der Navigation und zur allgemeinen Seemannschaft zu geben. Wir bitten dringend um Terminvorschläge.

5.) Wir danken allen Spendern für die reichhaltigen Spenden zum Erwerb des Clubgrundstückes. Bitte beachten Sie die in dieser Zeitung aufgeführte Liste.

6.) Alle Clubmitglieder werden gebeten, ihre Brückenplätze bei längerer Abwesenheit unbedingt dem Hafenmeister zur Verfügung zu stellen, ohne jedoch hierfür eine Verpflichtungserklärung zu unterzeichnen, damit wir hier Gastlieger unterbringen können. Der Vorstand schlägt vor, daß einheitlich Schilder beschafft werden, die auf der einen Seite ein rotes Feld und auf der anderen Seite ein grünes Feld auf-

zeigen. Verläßt der Clubkamerad für längere Zeit seinen Heimatort Heiligenhafen so wird er gebeten, das Schild auf grün zu zeigen und dem Hafenmeister Mitteilung darüber zu machen, wann er wieder in Heiligenhafen einlaufen wird. Mit dieser Regelung wollen wir dazu beitragen, daß Erhöhungen von Hafengebühren durch die Stadt Heiligenhafen vermieden werden.

7) Der Heiligenhafener Yacht-Club ist Stützpunkt der Kreuzerabteilung des Deutschen Seglerverbandes geworden. Stützpunktleiter ist der der 1. Vorsitzende Godske Hansen.

8) Unser Clubkamerad und Sportwart Wulf S p e e r , nimmt an der Ausbildung zum Vermesser teil und wird künftighin die Vermessungen für den Club vornehmen.
Es soll angestrebt werden, dass alle Yachten weitgehend vermessen werden.

9) Da die sportlichen Veranstaltungen (Regatten) nach den Richtlinien des DSV ausgerichtet werden, müssen Teilnehmer im Besitz eines BR - Scheines des DSV sein. Hier sind die meldenden Yachteneigner gemeint.

10) Clubkamerad Gerhard Bennewitz - Segelschule Heiligenhafen - führt für ~~für~~ interessierte Clubkameraden und Freunde Unterrichtslehrgänge mit Preisvergüstigungen an den Wochenenden durch. (Sonnabend und Sonntag). Diese Lehrgänge gelten der Erlangung der A und BR - Scheine.
Teilnehmer und Interessenten melden sich bitte alsbald beim Vorsitzenden bzw. der Geschäftsstelle.

---

11) W i c h t i g e - M i t t e i l u n g

Inserat:

Die Ancora - Werft in Neustadt mit Autobahn - und Hafenanschluß hat ihren Betrieb zu einem umfangreichen Sportboot-, Ausrüstungs-, Reparatur- und Servicecenter erweitert.

Alle Reparaturen an R u m p f, M o t o r und Takelage werden fachmännisch,schnell und p r e i s w e r t ausgeführt.

Anruf: 04561/ 8241 oder 8476
Reparaturen werden laut verbindl.Mitteilung auch in Heiligenhafen, also am Ort ausgeführt.

Mitteilung

Paracelsus-Apotheke
E. Steinbrecher
Skipper der Juno III

62 Wiesbaden-Bierstadt
Schultheiß-Straße 32 a
Telfon 06121/70 27 25

Clubkamerad des HYC

Wer möchte mitfahren?

Törnplan der Juno III für 1976

Juno III : Finnclipper 35 - Bauj. 1973 - 55 qm - 72 hp. - 4400 sm Fahrtlstg.

Nr.	Dauer	Anreisetag	Ziel	freie Plätze	Kosten
			(wetterbed. Änderungen mgl.)		
I/76	10.5-22.5.	9. 5. 76	Südschweden - Bornholm	1	300,-- DM
II/76	8. 6-13.6.	-	Reise ist belegt	-	----
III/76	14.6-26.6.	13.6. 76	Kopenhagen	3	300,-- DM
IV/76	5. 7-24.7.	4. 7. 76	Westschweden, Anholt, Alborg, Limfjord, kl. od. gr. Belt.	1	450,-- DM
V/76	6. 8-27.8.	5. 8. 76	Südschweden, Kalmar, Öland Gotland, Bornholm	1	450,-- DM
VI/76	5.10-14.10	4.10. 76	je nach Wetter:Lübeck, Kiel Schlei, Flensburg, Alsen	2	200,-- DM

Optimal ist eine Crewstärke von 4 Mann. Kojenplätze sind 6 vorhanden, doch treten bei längeren Törns ggf. Staunöte auf, da sich manchmal zuviel Sonderausstattung (Frack, Pelzmantel pp) beim Anbordgehen anfindet.
Eintreffen am Anreisetag jeweils bis 14 Uhr erwünscht. Brücke 5, Platz 57. Neuer Yachthafen.

Kostenbeteiligung: s. oben bei Plan. Erfahrungssatz aus 1975 Hafengelder wurden bis zu 300 % erhöht. Dänemark und Schweden sind teurer als die Bundesrepublik. Gestellt werden: Treibstoff, Bordverpflegung, Transit, ggf. auch Freimenge, Hafengelder und Getränke im Übl. Maß.

Bestätigung: Schriftliche Anmeldung, auch telef. mit schriftlicher Bestätigung erbeten. Es sind ca. 20 ersthafte Mitsegler aus den verg. Jahren vorhanden. Kojenbestätigung erfolgt in Reihe der Anmeldung.
Von Anrufen nach 21.00 Uhr bitte ich im Interesse der Nachtruhe des Skippers Abstand nehmen zu wollen.

Recht baldigen Bescheid erbittend, verbleibe ich mit vielen herzlichen Grüßen und Wünschen für gute Törns - wie bisher -
Bitte schnell melden!!

Poetische Gedanken über ein Zauberwort.....

Regatta ist, oh Freund
das magisch Wort
das uns wie Zauber
zieht in seinen Bann
und wen es fasst,
den zieht es immerfort
und keiner kann sich
seinem Sog verschließen.

Wenn es die Elemente
fröhlich treiben
wie Harfenklang
es aus den Masten klingt
wenn sich im Spiel
die Woge will vereinen
dann schnell oh Freund
der Zauber in Dich dringt.

Wohl steht Dein Sinn,
den Lorbeer zu erringen
Dem Freunde stellst Du Dich
in fairem Streit
Die Ehre möchtest Du
nach Hause bringen
doch frei ist stets Dein Herz
von blassem Neid

Frei ist Dein Tuen
und fröhlich ist Dein Denken
Du reihst Dich ein
in der Gewalten Spiel
Mit ruhiger Hand
kannst du den Nachen lenken,
und bringst ihn sicher
zu dem wohlbekannten Ziel.

Wohl lacht Dein Herz
wenn es dem Freund gelungen
Den Lorbeer aus der
Hand des Glücks zu heben
Hat er vor Dir
die Ehrenfreud errungen
So sollst Du ihm
dem Freund die Krone geben.

Godeke Hansen

Regattaerinnerungen

Mit Erinnerungen ist das so eine Sache. Ein guter Freund, man weiß nicht ob man ihn ernst nehmen darf, denn auch er war auf dem Wasser beheimatet, hat einmal gesagt, daß die Erinnerung die Gedanken sind, die man beim Denken über die Gedanken im Gedächtnis behält. Nun neigt der Mensch dazu nur das gedanklich in der Erinnerung zu behalten, was ihm auch tatsächlich gedanklich als wertvoll erscheint. Wühlen wir also in der berühmten Seekiste mit den erfreulichen Erinnerungen an lustige und gemeinsame Stunden und die hieraus entstandenen kleinen Oberraschungen.

Regatta! Ein Wort, das magische Kräfte entwickelt und beinhaltet. Für die Sailers bedeutet dieses Wort Spannung, Sport, Wettkampf und vor allen Dingen gelegentliches Training der Stimmbänder. Andere Empfindungen bringt dieses magische Wort für die Landratten. Für diese bedeutet dieses Wort Abenteuerlust, Aufregung verbunden mit einer Portion Angst, mal Skipper spielen und die große Welt des Segelns erleben. Für eine Landratte ist das Selbstverständliche selbstverständlich und das Nebensächliche noch wichtiger und wenn etwas wichtig ist dann erscheint es nur so für den Skipper, nicht für die Landratte.

Trotzdem sind Landratten liebenswert und ich selbst habe sie fast auf jeder Regatta an Bord. So starteten wir auch mit der Solveigh voller Landratten zur Sundregatta 1975. Wir, das waren der bärtige und schwergewichtige Clubkamerad Herbert Wesseler als Steuermann und der sich hier in der Schriftstellerei versuchende Godske als Skipper nebst Landrattenanhang. Unter den Landratten bestand die Oberzeugung, daß man ausfahren werde um den anderen das Fürchten zu lehren.

So hieß es: " Klar zum Ablegen, fiert auf die Festmacherleinen". Herrlich so ein Seglerleben! Die Landratten standen erstarrt an Deck und lauschten dem Vokabular einer bisher nicht vernommenen Fremdsprache. Statt gefiert wurde verholt und die Festmacherleinen spannten sich als wolle man den Brückensteg mitnehmen. Jeder tat das, was er nicht tun sollte. Die Stimmbänder des Skippers gerieten in leichtes Vibrieren und dann schallte es: "Ihr Idioten laßt die Leinen los", vom Bug kam es zurück, daß man in der Schule kein chinesisch gelernt habe und der Skipper murmelte verzweifelt etwas von kielholen und Tauende. Endlich war die Yacht frei, und unter Verwendung der kräftigen Unterwassergenua (sprich Motor) ging es hinaus aus dem Hafen zur Startlinie.

Eine kurze Prüfung des Windes, und der hätte besser sein können, hieß es " klar an Segel setzen und heißt auf Segel. Endlich kam der erlösende Startschuß und nun ging es richtig los. Ein Kommando jagte das andere! Da will uns einer ausluven und hier versucht einer einen Leedurchbruch! Die Landratten jagten über das Deck. Das keiner über Bord ging, war ein glücklicher Zufall. Endlich freier Raum und der Schluck aus der Pulle. Das Prost mit Rasmus beruhigte die Gemüter. Hoch am Wind ging es zur Tonne West. Drei Mann aufs Vorschiff und lang hinlegen, " kam das Kommando", damit das Heck etwas höher herauskommt". Leichte Böen ließen das Schiff über Steuerbordbug krängen und mit verstohlenen Blicken schauten sich die Landratten an in der Sorge, daß der Kutter nun bald umfallen werde.

Man lag in zufriedener Position. Die " Krabbe von Eckstein " hatte soeben einen Luvdurchbruch erfolgreich abgeschlossen. Man jubelte und lachte über unsere verzogenen Gesichter. Natürlich mußte da irgendetwas am Kiel oder am Unterwasserschiff sein, denn anders war es doch nicht möglich, daß die Krabbe vorbeizog. Tonne West voraus klar zur Wende und so ging es in die Kreuz unter die Sundbrücke.

" Achtung wir kommen jetzt in Gewässer, da müssen wir banniglich aufpassen. Hinter der Sundbrücke sind Sandbänke! Drei Mann aufs Vorschiff, zwei Mann in den Bugkorb, aufpassen wenn der Grund zu sehen ist dann sofort brüllen". Unter der Brücke stand ein ordentlicher Strom, und das war nicht gerade nach Skippers Mütze. Trotzdem es ging alles gut. Unter der Brücke zogen die Landratten die Köpfe ein, sie meinten, der Mast müsse gleich anstoßen. Unter der Sundbrücke gings durch und dann klar zur Wende und nochmals zur Wende und Kurs lag an zur Küste Großenbrode. Die Sicherungsleute, die aufpassen sollten, passten auf alles andere auf was wichtig war und so blieb es nicht aus, daß plötzlich ein seltsames Knirschen und Schieben zu hören war.

Große Pause! Die Yacht saß auf Schiet. Die Stimmbänder des Skippers wurden schwerer Belastung ausgesetzt und die Kommandos schallten über Deck um von den Landratten mit dummen Gesichtern beantwortet zu werden. Eine der Landratten meinte dann auch noch, man sollte doch erst mal frühstücken, und da war das Latein des Skippers am Ende. Alle Mann in Leeposition und ordentlich das Schiff krängen,

die Schoten dicht und dann versuchen den Kutter vom Schiet zu holen. Schon lange war die günstige Position verloren, als von der Saeta Freund Spieß die Frage stellte, ob man wohl zunächst eine Frühstückspause eingelegt habe. Der Skipper kochte! Der Steuermann kochte! Die Landratten rannten wie aufgescheuchte Hühner auf dem Deck herum! An Frühstück war nicht zu denken. Eine der Landratten, die offensichtlich in der römischen Geschichte gut bewandert war und die historischen Begebenheiten von Asterix und Obelix, den Galliern, besonders gut kannte machte den Vorschlag, wie Obelix das Schiff vom Grund zu ziehen oder zu schieben. Dem Skipper lief die Galle über!! Als Rudergänger tobte der schwergewichtige Herbert, der beim besten Willen nicht Obelix sein wollte!

Endlich! Nach vielen Mühen kam man frei vom Schiet. Ein Blick über das Regattafeld zeigte, daß die Situation zwar angespannt aber noch nicht aussichtslos war. In so einer Situation muß man Optimismus besitzen oder man kann gleich abbrechen und eine Regatta abbrechen ist für einen ordentlichen Skipper nicht drin. Tonne Ost wurde genommen. Der Wind drehte auf Nordost und das Kommando hieß klar an Spinnacker setzen. Dieses Fremdwort löste bei den Landratten erneute Panik aus. Einige, die es wußten, klärten dann auch ihre Kameraden auf, daß es sich dabei um einen besonderen Ballon handele. Daraufhin rief der Skipper nach der Luftpumpe, die natürlich nicht an Bord war und die man offensichtlich vergessen hatte. So ~~blieb~~ Lief auch die Frage, wie man denn nun den Ballon aufblasen wollte, nicht lange auf sich warten. Endlich stand der Spinnacker und in guter Fahrt, ab gings zum Ziel. Wieder einmal war eine von kleinen Überraschungen begleitete Regatta vorüber. Ein Umtrunk versöhnte die Gemüter und man freute sich bereits gemeinsam auf die nächste Regatta mit Landratten und kleinen Überraschungen.

Godeke Jansen

..... Du sollst die F e s t e feste feiern,
wie sie fallen ...

Erinnerungen an die Schiffstaufe der " Pit 3 " 1975
unserer Clubkameraden Ingrid und Hans A p e l

Der Täufling wartet

Als Patin waltet Inge Hansen
Ihres Amtes-allzeit gute Fahrt und
eine Hand breit Wasser unterm Kiel

Wat het de Skipper op den
Rüch? Na?? En Buddel !!

Der 1. Vorsitzende Godske
bei der Festrede ...

Ein Prost auf die Gäste

Ein froher Tag für alle Freunde

Wenn einer eine Reise tut.....

Für die Zeit vom 31. 10. - 2. 11. 1975 hatte das Präsidium des DSV (Deutscher Segler Verband e.V.) zum Verbandstag, dem "Deutschen Seglertag" nach Norderney eingeladen. So ging der Ruf an die Mitglieder durch alle Lande, an dem vorgesehenen "Meating" auf der Nordseeinsel teilzunehmen.
Ob nun das Eiland in der Nordsee von den Rufern und Veranstaltern gewählt wurde, damit die, die dem Rufe des Präses folgten, einmal so richtig in Klausur gehen konnten oder aber den armen Ostfriesen die Geldtaschen reichlich zu füllen, konnte nicht mit Sicherheit festgestellt werden.
Immerhin folgten, wie einst weiland die Kinder dem Rattenfänger von Hameln, viele dem Rufe zum Verbandstreffen.
Auch die Abordnung des Heiligenhafener Yacht-Clubs folgte dem Rufe des Verbandsoberen. Gut vorbereitet reisten in den frühen Morgenstunden des 31. Okt. 75 die Delegierten, Inge Hansen, Christa Ittershagen, Dieter Hoth und Godske Hansen in die ostfriesischen Lande, wo man sich zunächst auf Norddeich traf, um die Mittagsfähre noch zu erreichen. Die Fahrt nach Norddeich verlief zügig.
Da das Organisationskomitee offenbar keine Sammelreisen von Norddeich nach Norderney abgesprochen und vereinbart hatte, mußten die Delegierten Feudalpreise entrichten. Dieses zwang uns sodann auch, nur mit einem Wagen voller Gepäck nach Norderney überzusetzen. Bei den uns abverlangten fürstlichen Preisen kam uns der Gedanke, daß der Ostfriese seine landesfürstlichen Abgaben durch die " Ausländer" erbringen läßt.
Um die Unterkunft auf Norderney hatte sich die Delegation bereits rechtzeitig selbst gekümmert und so fanden die Abordnungen des Heiligenhafener Yacht-Club freundliche Aufnahme in einem Appartementhaus. Hier versöhnten uns gewisse Annehmlichkeiten mit den preislichen Verärgerungen.
Als Auftakt der Seglertage war ein erstes gemeinsames Treffen im Kursaal und zwar am Anreisetage angesetzt. Unsere Delegation folgte dieser Einladung mit großer Spannung. Diese Spannung jedoch war sehr bald abgebaut. Die Firma"Doornkaat" führte einen groß angelegten Werbefeldzug durch, es gab Freibier und Doornkaat satt.
Um am nächsten Tage jedoch einen klaren Kopf zu haben, bestand bei uns die Übereinstimmung, daß der reichhaltig angebotenen flüssigen

Speise nur mäßig Beachtung geschenkt werden sollte. Schließlich stand am 1. Nov. ein großes und reichhaltiges Programm auf der Tagesordnung und wir wollten diesem Programm wenigstens folgen können.

Am 1. Nov. begann die Tagung um 10.00 Uhr mit mehrstündigen Lobeserhebungen und Beweihräucherungen. Die offiziellen Vertreter und Gäste, angeführt vom Landesvater über Vereinsobere und kommunale Vertreter lösten sich in ihren Lobeserhebungen ab und vermittelten den Eindruck, als befinde sich die Versammlung auf einer großen Blumenwiese, die es abzugräsen galt. Es war daher auch nicht verwunderlich, daß der Landtagsvizepräsident als letzter offizieller Gast die Hoffnung ausdrückte, vielleicht auch noch ein Gänseblümchen auf der zwischenzeitlich abgegrästen Wiese finden zu können. Zum Schluß war es dann der Präses des DSV, der noch die letzten Grashalme pflückte, damit sich in der allgemeinen Diskussion am Nachmittag die Delegierten auf einem wahren Stoppelfeld tummeln konnten. Unter den Obrigkeiten schenkte man sich Teller und Erinnerungen, man ehrte sich selbst und seine Freunde mit goldenen Nadeln und saß auf der Bühne als göttliche Allmächtigkeit mit dem Blick über das Fußvolk. Imponierend für den einen, lächerlich für den anderen. Nach einer allgemeinen Mittagspause stand auf der Tagesordnung "Aussprache und Diskussion" zu den einzelnen Punkten der Tagesordnung. Sehr bald allerdings wurde offenkundig, daß das Präsidium und der Verbandsobere unter dem Begriff Aussprache und Diskussion etwas anderes verstehen wollte, als es die Delegierten taten. Hier sollte nämlich nicht eine Diskussion oder eine Aussprache geführt werden, sondern sollten die Delegierten den Vorstellungen der Verbandsoberen zustimmen, nebensächliche und auch vielleicht eine konkretere Frage stellen um sodann zu jedem einzelnen Tagesordnungspunkt das"Amen" zu sprechen. Diese Einstellung des Präsidiums indessen fand nur bedingt und bei einigen, wenigen Delegierten Zustimmung.

Die Delegation des HYC konnte sich den Vorstellungen des Präsidiums auch nicht anschließen. Man hatte sich gut vorbereitet und demzufolge auch verschiedenes zu sagen. Schließlich waren wir nicht einige hundert Kilometer gefahren um unser Ja und unser Amen zu erteilen.

Da der HYC von seinem Dachverband zur Kasse gebeten wird und entsprechend dem Umfange seiner Mitgliederzahlen Beiträge abzuführen hat, ist es verständlich, wenn die Delegierten des HYC auch wissen wollten, wie man die verworrenen und in jeder Weise undurchsichtigen

Geschäftsberichte lesen sollte. Dieses insbesondere, nachdem sogar die Kassenprüfer nicht nur die Unterzeichnung der Kassenberichte sondern auch die Entlastungserteilung des Präsidiums verweigert hatten. Auch nicht gerade als nebensächlich konnten die Delegierten es hinnehmen, daß in der Geschäftsstelle des DSV - wie sich aus dem Prüfungsbericht ergab - Bargeldbeträge in erheblicher Höhe (11.000 DM) durch Entwendungen verlorengegangen sein sollten. Unterstützt von seinen Delegationsmitgliedern stieg für den HYC, Godske in den Ring allgemeiner und turbulent werdender Auseinandersetzungen, um im Schlagaustausch, unterstützt vom Beifall vieler Delegierter, die Auffassungen des Clubs darzulegen. In sachlicher Klarheit forderte für den Heiligenhafener Yacht-Club Godske Hansen die unbedingte Aufklärung der sich aus den vorgelegten Geschäftsberichten und Rechnungsunterlagen ergebenden Undurchsichtigkeiten. Die Spannung wuchs. Im Gebälk des alten Kursaal knisterte es vor Spannung, als vom Wirtschaftsprüfer, der die Buchungsunterlagen des DSV geprüft hatte, die Erklärung abgegeben wurde, daß es wohl kaum einen der anwesenden Delegierten interessieren werde, wofür ein Betrag in Höhe von etwa einer halben Million verbraucht worden ist. Der endgültige Krach war da und ließ sich nicht mehr verhindern. Die Delegierten tobten und der stille Beobachter mußte glauben, sich in einer dramatischen Lustspielaufführung zu befinden.
Schließlich aber war es den Delegierten zu danken, daß dieser Deutsche Seglertag nicht wieder in einem Fiasko enden würde, wie man es 1971 in Travemünde erleben mußte. So endete, in vielen Punkten unbeantwortet und ungeklärt die Diskussion in den Abendstunden des 1. 11. 1976.
Als Reisende in Sachen Segelsport und Segler Verband fuhren wir mit der Gewißheit nach Heiligenhafen zurück: Wenn einer eine Reise tut, dann kann er was erleben!

Godske Hansen

Anmerkung der Red.

Nach umfangreichem weiteren Schriftwechsel mit dem Deutschen Segler-Verband wurde der Vorstand des HYC am 10. Febr. 1976 zu einer Besprechung mit dem Präsidium des DSV eingeladen. Diese Besprechung, an der Inge Hansen, Godske Hansen, Wulf Speer und Dieter Hoth teilnahmen, brachte in erfreulicher Weise die Klärung und Klarstellung vieler, auf dem Deutschen Seglertag unbeantwortet gebliebener Punkte. Durch diese Beratung konnte das Vertrauensverhältnis zwischen dem Heiligenhafener Yacht-Club und dem Deutschen Segler Verband in den fundamentalen Auffassungen wieder hergestellt werden.

Godske Hansen

Die 14 goldenen Regeln für Skipper u. Nautiker
(von Clubkamerad Dieter Eckstein - Krabbe)

1) Warte mit dem Ausweichen stets bis zum letzten Augenblick, es zeigt dem Gegner, daß Du keine Angst hast.

2) Beim Ausweichen - wenn überhaupt -, bis auf 10° auf die alte Kurslinie zurück, es macht den Gegner unsicher,

3) Manöver des letzten Augenblicks laß nur den anderen fahren; nur so bleibst Du auf der Kurslinie.

4) Überhole stets so dicht wie möglich, vielleicht ist ein Bekannter an Bord des anderen.

5) Fischer passiere so dicht wie möglich, sie sind dankbar für jeden ins Netz geschleuderten Fisch.

6) Vertausche ab und zu die Seitenlampen, die Hilflosigkeit der anderen verschönt Deine Wache.

7) Nächtliche " Voll-Zurück-Manöver " bei guter Sicht zeigen dem Kapitän Deine Selbständigkeit.

8) Benutze auch im dichten Nebel nie das Radargerät, es würde mangelnden Mut verraten.

9) Exakte Ruderkommandos verdummen den Nachwuchs, erzieh' ihn zum Denken.

10) Peile nie mehr als ein Feuer z.Zt., Du könntest außerhalb der Kurslinie sein.

11) Bestimme den Chronometerstand nie häufiger als einmal monatlich, Unsicherheiten im Schiffsort ergeben Gelegenheiten zum Wetten.

12) Blende niemals sämtliche vorausscheinende Lampen ab, sie zeugen vom geselligen Leben an Bord.

13) Laß den Kapitän Deine Wachsamkeit spüren; trage grundsätzlich Schuhe mit Nagelsohlen.

14) Korrigiere häufig den Lotsen, es zeigt ihm, dass Du kein Anfänger bist.

==========

Anm.d.Red.: Diese Regeln sollte jeder Anfänger auswendig lernen. Sie werden bei der Ausbildung von Bedeutung sein.

Wissen Sie, ob Sie bei starkem Wellengang in eine Rettungsinsel kommen?

Am 6. April 1975 wurde mit Unterstützung der Kurverwaltung vom Heiligenhafener Yacht-Club ein Abend im Meerwasserbrandungsbad Heiligenhafen veranstaltet, wo jeder seine Rettungsmittel erproben konnte. Außerdem wurde ein Film über einen Test von Schwimmwesten gezeigt.

Wir, (rew Krabbe) sind mit Sack und Pack dort hingegangen um unsere Schwimmwesten auszuprobieren.
Meine Schwester Brigitte ging zunächst ohne Schwimmweste mit Oelzeug und Gummistiefel sowie einen Trainingsanzug darunter ins Wasser. Es stellte sich heraus, daß es gar nicht so einfach ist, sich in dieser Ausrüstung über Wasser zu halten, denn die Kapuze und die Gummistiefel füllten sich sofort mit Wasser.

Wir testeten nun unsere Secuma-Weste und stellten hier fest, daß dieser Ring zuverlässig ist und warscheinlich auch bei Bewußtlosigkeit den Kopf über Wasser hält.
Aus dem uns vorgeführten Film konnten wir ersehen, wie der Körper im Wasser liegt, wenn man bewußtlos ist und wo die Auftriebskörper einer Schwimmweste sitzen müssen, damit der Kopf des Verunglückten über Wasser gehalten wird. Die Auftriebskörper müssen im Nacken und vorn auf der Brust sitzen, um den Kopf wirklich über Wasser zu halten. Am besten sind aufblasbare Schwimmkragen, die beim Segeln nicht hinderlich sind und sich sofort aufblasen, wenn sie mit Wasser in Berührung kommen.

Und nun zu den Rettungsinseln. Es wurden drei Inseln ins Becken geworfen und dazu die Wellenmaschine angestellt. Nachdem sich die Inseln aufgeblasen hatten, lagen sie auf dem Kopf, so daß wir zuerst dachten, sie seien nicht in Ordnung. Wir stellten fest, daß sie erst aufgestellt werden mußten, was im Seegang gar nicht so einfach war und eventuell als Nachteil angesehen werden muß. Die zweite Schwierigkeit war, bei Wellengang in die relativ hohe Rettungsinsel zu gelangen. Selbst im Badezeug hatten wir Mühe; wie ist es dann mit voller Bekleidung zu schaffen. Etwas unangenehm ist in der Insel der Geruch nach Plastik der bei Seegang schnell zu Seekrankheit führen wird. Besser aber seekrank und gerettet als abgesoffen!
Jeder sollte einmal selbst probieren welche Schwierigkeiten im Ernstfall auftreten können.

Ursula Eckstein

Veranstaltungskalender 1976

der Seglervereinigung Heiligenhafen
-SVH/SSCH-

2. Mai	Ansegeln (Sonntag
12./13. Juni	Gedser Feuerschiff Rennen
3. Juli	Warderregatta (Sonnabend)
8. August	Fehmarn Rund
11. Sept.	Herbstregatta (Sonnabend)
3. Okt.	Absegeln nach Orth und Bumregatta
23. Okt.	Stiftungsfest

Chrimar 2 beim Preisempfang

Die dazu Gehörenden

auf dieses kleine Licht und nach ca. 15-20 Minuten hatten wir unser Ziel erreicht. Im Scheinwerferlicht erkannten wir unseren Ausbleiber. An Bord war die Freude groß und die Anspannung war gewichen. Zur Begrüßung steckten wir unsere Köpfe nach backbord heraus, als wir plötzlich wie angewurzelt da standen. Wir glaubten unseren Augen nicht zu trauen, als ein bootsähnliches Fahrzeug in der Dunkelheit auf uns zu kam. Einer von uns glaubte in eine auf uns gerichtete Waffe zu blicken und rief " halt nicht schießen, wir sind keine Piraten !" Man kann sich vorstellen, wie uns der Schreck in die Glieder fuhr, hatten wir doch nur gute Taten im Sinne. Als wir uns zu erkennen gaben, war diese Schrecksekunde schnell verflogen. " Wir haben Durst " rief einer von dem schwarzen Ungetüm, das ohne jedes Positionslicht in den Wellen hin und her schaukelte. Dieser Wunsch wurde gern erfüllt, so gut es bei dieser Schaukelei ging. Da auch an Bord des Ausbleibers bis auf den Hunger und den Durst alles in Ordnung war und die Schleppleine zurückgewiesen wurde, gaben wir ihm noch ein paar MEILEN Geleit, um uns auf Heimatkurs zu begeben. In der Hoffnung unser Bestes gegeben zu haben, machten wir nach ca. 1 Stunde Fahrt unter Musik und Gesang wieder im Hafen fest. Zufrieden dankte jeder dem Skipper für die zum guten Schluß in abendlicher Stunde verlaufende Reise. War es doch auch für die Segelfreunde an Bord einer Motoryacht einmal ein schönes Erlebnis. Jeder packte mit an und schnell war der Zustand wie zu Beginn der Suchaktion wieder hergestellt. An Bord warteten wir alle auf unsere zwischenzeitlich auch im Hafen eingelaufenen hungrigen und durstigen Ausbleiber. Bei einem kräftigen Butterbrot und einem großen Schluck aus der Flasche wurde mit vielen Fragen und Antworten von allen Beteiligten der Abend gegen 1.00 Uhr früh abgebrochen.
So nahm der Schreck in der Abendstunde ein gutes Ende und ließ alle Wassersportfreunde in der Gewißheit in tiefen Schlaf fallen, daß jederzeit jeder für jeden da ist.

Ein Schreck in der Abendstunde!

(Horst Ambrosius)

Es war ein schöner Sommertag und ein ideales Segelwetter mit Windstärke 3 - 4 aus westlicher Richtung. Viele Segelsportler waren mit ihren Booten draußen auf See. Einige Clubkameraden hatten sich sogar einen längeren Törn zum Ziel gesetzt, um Rund-Fehmarn zu segeln. Sie verließen teilweise am späteren Vormittag und teilweise am frühen Nachmittag mit ihren Schiffen den Heimathafen. Wie so oft hatten es andere vorgezogen, den sonnigen Nachmittag und Abend im Hafen auf ihren Booten zu verbringen.

An diesem Abend waren einige Clubkameraden mit ihren Frauen auf einer Motoryacht zu einem gemütlichen Schnack an Bord eingeladen um ein bißchen Seemannsgarn zu spinnen und dazu einen zur Brust zu nehmen. Bei leiser Bordmusik und vollen Gläsern verlief die Zeit wie im Fluge.

Soeben glasste die Borduhr 10.00, als plötzlich ein Klopfen am Bugkorb, das man nur bei dieser fröhlichen Runde leise vernahm, alle Anwesenden aufhorchen ließ. Der Kapitän schob seinen Kopf durch die hochgeklappte Persenning und erkannte ein sehr nettes Mädchen, das mit betrübtem Gesicht auf dem Steg stand. Im nu war Ruhe an Bord, die sich der Kapitän durch ein lautes " Ruhe im Schiff " auf kameradschaftliche Art verschaffte. An Bord lauschte jeder den Worten des netten und stets freundlichen Gastes und wir hatten sofort begriffen um was es ging. War einer der Clubkameraden von seinem Rund-Fehmarn-Törn noch nicht wieder im Heimathafen eingetroffen und die Tochter machte sich verständlicherweise große Sorgen.

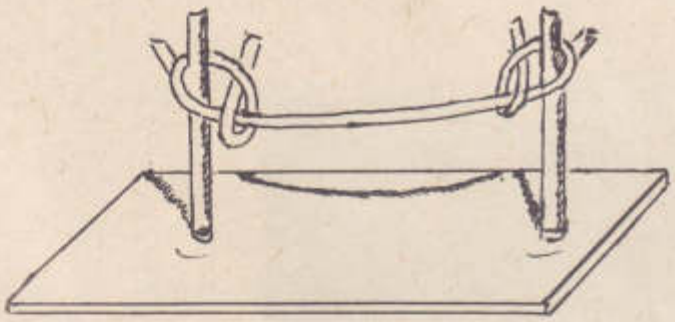
Jetzt setzte an Bord ein Fieber der Hilfeleistung ein, war doch möglicherweise ein Segelboot samt Besatzung auf See in Not. Dann ging alles wie geölt. Tisch und Hocker, Gläser und Flaschen wurden verstaut, der Motor wurde angelassen, der Kapitän gab seine Kommandos " Leinen los " raus aus der Bocks und in wenigen Minuten ließen wir den Hafen hinter uns. Mit 9 Mann Besatzung ging es mit 10 - 12 Knoten auf See. Mittlerweile waren nach einer fröhlichen Stimmung volle Konzentrationen eingetreten. Nun hieß es einmal in dunkler Nacht Augen auf um irgendwo am Horizont ein Licht zu sichten. Jeder gab dabei sein Bestes. Einige meinten sogar die Befeuerung der Fehmarnsund-Tonne als das Boot, das wir suchten zu erkennen. Keiner von uns wußte genau, wo wir eigentlich suchen sollten. War der Clubkamerad links oder rechts um Fehmarn gesegelt?

Den Bimmelmann hatten wir hinter uns um mit rascher Fahrt bei Windstärke 4 - 5 steuerten wir Tonne Fehmarn- West an. Dann erblickte der Kapitän im Fernglas weit draußen bei Flügge-Leuchtturm ein Licht. Nach kurzer Besprechung aller Helfer war jeder der Meinung, dies müssen sie sein. Mit Vollgas nahmen wir Kurs

Die " Wetterwarte des HYC "
(von Ursula Eckstein -Jugendgruppe -)

Wettervorhersage für den Tag

Tampen wirft Schatten:		- sonnig -
Tampen nass	:	- Regen -
Tampen unsichtbar	:	- Nebel -
Tampen Schief	:	-Sturm -
Brett verschwunden	:	- Orkan -



Große Hoffnung

Neue Möglichkeiten?

Fahrtenbericht der "Little Bear II" und " Nausikaa"
Ehepaar Euerkuchen und Familie Dr. A. Ittershagen

Wir im vorigen Jahr auf der Dufour 27: mein Vater, meine Mutter, meine Schwestern, Katja 12 Jahre, Petra 14 Jahre alt und ich Annette 16 Jahre alt. An Bord der "Little Bear" Herr und Frau Euerkuchen.

"Vier Tage" Rund Fehmarn

Ursprünglich wollten wir ja hinauf in den Großen Belt. So hieß es am 2. 8. 1975 klar zum Auslaufen. Wir, das waren unsere Nausikaa und der Little Bear II unserer Clubkameraden Helga und Bernd Euerkuchen. Doch wie sooft, kommt unverhofft! In Fehmarnsund angekommen, hieß es aufkreuzen, denn der Wind stand auf NNW. So beschlossen wir zunächst unser Vorhaben abzuändern und Orth auf Fehmarn anzulaufen. Ein gemeinsamer lustiger Abend mit Clubkameraden versöhnte uns mit unserem Mißgeschick, das unser eigentliches Vorhaben gestört hatte. Am nächsten Tage hieß es jedoch klar zum Auslaufen und Kurs auf Rödby. Der Wind kam beständig aus NNW und so hieß es ordentlich knüppeln und kreuzen. In der Hafeneinfahrt Rödby kamen wir mit einer Fähre in Konflikt. Offenbar hatte der Käpten Kartoffeln auf den Augen. Wir hielten Kurs, und dies muß ihn offensichtlich erschreckt haben. Am nächsten Tage (dem 3. Tage) sollte es dann weiter nach Gedser gehen. Kaum ausgelaufen, war der Wind weg und die Hitze wurde unerträglich. Jeder von uns suchte sich ein Schattenplätzchen und harrte der Dinge, die da kommen. Wir stellten fest; es kommt doch immer anders, als man denkt. Vom Strom wurden wir genau auf die Ansteuerungstonne von Nysted getrieben und entschlossen uns deshalb kurzerhand Nysted anzulaufen. Wir kannten Nysted und wußten, daß es für jeden kriminell sein kann, Nysted anzulaufen, zumal man durch einige Untiefen hindurch muß. Der Tag wurde mit fleißigen Sparziergängen durch die Stadt verbracht. Am 4. Tage war es kaum anders, als am Tag zuvor. Kaum waren wir ausgelaufen, war der Wind weg. Hinzu kam noch, daß unser Motor nicht so wollte, wie er sollte und repariert werden mußte. In Nysted war eine Reparatur nicht möglich. Aus diesem Grunde mußten wir in Burg auf Fehmarn anrufen. Endlich am 5. Tage frischte der Wind wieder auf und so ging es östlich um Fehmarn nach Burg, also wieder gen Heimat um unseren Motor vor einer erneuten Reise reparieren zu lassen. Vier Tage Rund Fehmarn - vier Tage mit Hindernissen und in vier Tagen 75 sm.

Bei uns aber hieß es " jetzt erst recht" und klar zum Start Rund FYN mit dem Ziel Ömö

Wir legten also bei E 4 Bf am Donnerstag Mittag Richtung Marstal ab. Beide Schiffe liefen ganz gut, leider ließ am späten Nachmittag der Wind wieder nach und wir mußten das letzte Stück motoren, damit wir noch vor Einbruch der Nacht in den Hafen kamen. Kurz vor Marstal fiel dann bei uns das Sumlog aus. Am sechsten Tag wollten wir danach tauchen. Zuerst gingen wir jedoch ins Schiffmuseum, da es furchtbar heiß war und man es nur im Schatten aushalten konnte. Später motorten wir mit " Nausikaa" bis vor die Hafeneinfahrt, um dort zu ankern. Vom Schiff aus gingen wir schwimmen, machten unseren Wasserpass sauber und tauchten nach dem Sumlog. Doch der Propeller drehte sich und es hing kein Seegras oder sonstiges daran. Also schien die Welle kaputt zu sein und dies konnten wir nicht reparieren, es mußte also ohne Sumlog weitergehen. Samstag morgen liefen wir ziemlich früh bei E 1 Bf Richtung Äresköbing aus. In Äresköbing blieben wir leider nur einen Tag, es ist ein wunderschöner, kleiner und alter Ort mit vielen alten Fachwerkhäusern, wie eine Märchenstadt. In einem uraltem Cafe haben wir Kaffee getrunken. Am nächsten Morgen legten wir schon bei Sonnenaufgang ab, damit wir nicht wieder in die Bullenhitze kamen. Trotz des frühen Aufstehens kamen wir auf dem Weg nach Assens nicht an der Bullenhitze vorbei. In Assens blieben wir einen Tag liegen, es war kein besonders schöner Hafen, doch wir waren von der Hitze in den letzten Tagen ziemlich geschafft, außerdem hatten wir auch kaum Wind. Wir Kinder waren den ganzen Tag im Wasser. Am zehnten Tag hatte der Wind auf NW 3 - 4 Bf gedreht, so daß wir nach Middlefart gegenan mußten. An diesem Tag, ließ uns der Wind nicht in Stich, sondern frischte bis zu 5/6 Bf auf. Bei diesen Windverhältnissen und dem schönen Wetter war das Aufkreuzen im Kleinen Belt zwar mühsam, aber machte uns viel Spaß. Middlefart wurde an diesem Tag noch ganz schön voll und wir lagen mit 6 Booten im Päckchen. Mittwoch hatte der Wind schon wieder gedreht, doch leider ging es meinem Vater nicht besonders gut, daher liefen wir erst später Richtung Bogense aus. Wir hatten in Bogense noch nicht ganz festgemacht, da standen plötzlich zwei Zollbeamte da. Sie wollten an Bord kommen und kamen dann auch, aber mit schmutzigen Schuhen. Mein Vater machte die üblichen Angaben, was wir an Alkohol und Tabak an Bord hatten. Auf einmal kam der zweite und hatte eine Taschenlampe in der Hand. Sie stellten alles auf den Kopf bis zu unseren Fächern mit Wäsche, erst bei den BH´s machten sie halt. Das war eben doch nicht das was sie suchten. Wir lernten Ehepaar Knieling aus Hamburg kennen, die sich mit ihrem Schiff "Ekke Nekkepen" neben Euerkuchens gelegt hatten. Sie wollten in die gleiche Richtung wie Euerkuchens und wir. Ab nun waren wir also zu Dritt. Donnerstag morgen liefen wir Richtung Korshavn aus. Dieser Hafen war uns von vielen Seiten empfohlen worden. Kurz vor unserem Ziel verließ uns der Wind (mal wieder). Man hatte uns wirklich nicht zuviel versprochen. Korshavn ist wunderschön. Dort hatten wir unheimlich viel Spaß, angefangen beim Lagerfeuer bis hin zum Schlauchboot fahren. Jeder machte mit, und so blieben wir auch zwei Tage dort. Samstag, dem 14. Tage hatte der Wind aufgefrischt auf 4/5 Bf in Böen; später waren es 7/8 Bf. Wir mußten hart am Wind segeln. Draußen im Cockpit

durften nur noch die sein, die wirklich gebraucht wurden, und natürlich angeleint. Bei dieser Windstärke waren wir einmal etwas schneller als Euerkuchens, doch auch nur, weil wir unter vollen Segeln (mit großer Fock) liefen. In der Kerteminderbucht ging uns leider die Fock daher. Zuerst dachten wir, die Schot wäre gerissen, doch zum Glück hatte sich nur der Schäkel gelöst. Das Knattern der Fock hatte uns doch sehr erschreckt, zumal sie für das Wetter wohl zu groß war. Zu dem Wind kam jetzt auch noch ein gehöriger Regenschauer und schlechte Sicht. Nachdem " Gott sei Dank " alle drei Schiffe, mit durchnäßten Mannschaften angelegt hatten, waren wir froh, Duschen vorzufinden. Da wir groß Einkaufen mußten, blieben wir am Montag, den 18. 8. 1975 dort. Nachmittags machten die Herren dann eine Männertour, um unter anderem mit Spinnacker zu segeln.

Zweiter Start nach Ömö

Vorgenommen hatten wir uns am Dienstag morgen, nun endlich, bei SW 1/2 Bf nach Ömö zu segeln. Nach Ömö wollten wir von Anfang an, doch es gelang uns nicht auf Anhieb, zumal wir es von der anderen Seite, nämlich durch den Kleinen Belt versucht haben. Auch heute machte uns der Wind einen Strich durch die Rechnung, so wurde Nyborg unser Ziel. Wir lagen mit unseren drei Schiffen im Osthafen im Päckchen, da der Yachthafen voll war. Nyborg ist kein schöner Hafen und nicht zu empfehlen. Die Fährschiffe machen doch einiges aus, und der Hafen ist auch sehr dreckig, zudem Schwell bei SO - O. Nun am nächsten morgen wollten wir Richtung Ömö auslaufen. An diesem Morgen regnete es etwas, so daß wir unser Ölzeug schon angezogen hatten. Kaum aus der Hafeneinfahrt raus, sahen wir nichts mehr, also wieder retour. Da die Schiffe durch den Schwell und den Wind (im Hafen) aneinander scheuerten, suchten wir für Knielings und uns einen Platz im Yachthafen, gleichzeitig Fischerhafen. Schließlich gingen wir längseits an einen Fischkutter. Euerkuchens hatten schon einen ruhigeren Liegeplatz im Osthafen gefunden. Nun war allen geholfen, nur Bernd Euerkuchen war etwas betrübt, da er zu uns so weit laufen mußte. Soweit so gut, bis uns mitten in der Nacht um 3.00 Uhr der Fischer, an dem wir fest-gemacht hatten, uns los machte. Knielings gingen längseits an eine andere Yacht und Herr Knieling muß bei dem Anlegemanöver wohl ins Wasser gefallen sein. So sein Bericht am nächsten Morgen. Wir bekamen dies Schauspiel leider nicht mehr geboten, da wir in den Westhafen gingen. Zuerst war es ruhig, doch bald ging das Geschaukel wieder los. da der Wind wieder zunahm. Mittlerweile waren wir jetzt schon 20 Tage und es hielt uns am 21. 8. 1975 nichts mehr in Nyborg. Wir hatten vor bei SW 4 - 5 Bf nach Spodsberg zu segeln. Da erstens für die nächsten Tage schlechtes Wetter angesagt war und es zweitens zu spät war, um nach Ömö zu segeln, denn schon am Samstag mußten wir in Heiligenhafen sein. In Spodsberg grillten wir noch einmal, doch leider begann es an diesem Abend zu regnen, so daß wir in die Kajüte gingen. Knielings, die ansich von Spodsberg aus nach Kiel wollten, liefen dann doch am Freitag mit uns zusammen nach Heiligenhafen. Euerkuchens setzten kurz nach Spodsberg ihren Spinnacker und waren dann auch bald nicht mehr gesehen. Sie dadurch fast 2 Stunden vor uns in Heiligenhafen. Bis auf ein paar Prozent Verlust sind wir gut wieder in Heiligenhafen gelandet. Insgesamt haben wir ca. 345 sm zurückgelegt und haben

viel Spaß gehabt. Außerdem war dieser Urlaub ein Ansporn dafür, daß wir uns einen Spinnacker gekauft haben. Nach Ömö kamen wir trotz allem nicht!! Ein gutes Ziel sicherlich fürs nächste Jahr, vielleicht Rund Fynen, sondern Rund Seeland!

M i t t e i l u n g

Gothaer-Versicherung

Vollkasko = 1,25 %o ohne Selbstbeteiligung
Haftpflicht= 1000000 Pers. Schaden
" 100000 Sach Schäden

---

bei 50 qm Segelfläche = 84,90 DM
bei 30 qm Segelfläche = 54,10 DM
Weitere Möglichkeiten auf Anfrage:
Auskunft Wulf Speer.

Humor ist wenn man trotzdem lacht.....

Wußten Sie schon,.....

daß auf Vorschlag unseres Clubkameraden Hans Apel in diesem Jahr unser Ansegeln als Anpinkeln im Rathaus von Heiligenhafen -durchgeführt wird?

daß wir künftighin das Klowasser vom Lohwasser erhalten?

daß es bei Lieselotte auf Brücke 4 die beste Erdbeertorte gibt?

daß I.A. mit G.H. lt. Presseberichten fremdgegangen sein sollen?

daß Wulf seine Regattasiege selbst errechnet?

daß Godske auch als letzter "erster" werden kann?

daß Rita täglich von 10 Uhr bis 12 Uhr ihren Wurm badet? (Zu besichtigen Brücke 3, Doris aus Basel)

daß Herr Lohwasser für sein Klowasser eine Pipeline bauen will?

daß Dieter behauptet, immer eine leere Kasse zu haben?

daß Bruno (Brücke 3) nur im Winter im trockenen lebt?

daß der Schatzmeister jederzeit Spenden in beliebiger Höhe gegen Bescheinigungen entgegen nimmt?

daß das wiehernde Stahlroß am Signalmast Harry gehört? (Ob dieses Stahlroß auch tritt)?

daß ein Spinnaker auch hinter dem Vorstak gefahren werden kann? (So geprobt auf der Nachtregatta Rödby im vergangenen Jahr)

daß in diesem Jahr viele Schiffstaufen zu erwarten sind,

daß auch Urologen dicke Holzpfähle bearbeiten können?

daß Don Alfredo Rund Fehmarn in 4 Tagen schaffte?

daß Inge einen Kombüsenkomplex hat?

daß die Zeitung von nur einigen wenigen erstellt wurde?

daß wir in dieser Saison bestimmt wieder segeln?

(Diese Humoresken wurden von Inge und Dieter zusammengestellt)

Mitteilung

Der Heiligenhafener Yacht-Club ist zum Stützpunkt der Kreuzer Abteilung im Deutschen Segler Verband ernannt worden. Unser erster Vorsitzender ist Stützpunktleiter.

Die Redaktion

Sportliches Programm für 1976
des Heiligenhafener Yacht-Club e.V.

---

9. Mai 1976 Ansegeln vereinsintern mit geladenen Gästen
-Flaggenhissung und Bum - Regatta -

23. Mai 1976 S u n d r e g a t t a - - verbandsoffen -
(Die Sundregatta wurde vorverlegt und mit der
Nachregatta aus Wettergründen ausgetauscht.)

18.6.- 2. 8. 1976 Ferien Schleswig-Holstein

g!! 13. Juni 1976 Tonner-Regatta (1/4, 1/2 und Tonner) - verbandsoffen -
(nach Scandien-Cup-Formel) Dreieckskurs im Sundbereich

20. Juni 1976 Fehmarn -Rund-Regatta - verbandsoffen -

eren: Seglertage Heiligenhafen
22. 7. bis 25. 7. 1976 - zwei Wertungsregatten am 23. 7. und
24. 7. 1976 als Dreiecks-Regatten im Sund
vor dem Warder - Scandinavien-Cup-Formel -
- verbandsoffen -

großes sportliches und geselliges Programm
24. Juli 1976 - Großer Sommernachtsball -
1. Aug. 1976 Jollen- und Optimisten - Meisterschaften
28./29. Aug. 1976 Nachtregatta Rödby - verbandsoffen -
19. Sept.1976 Herbstregatta - verbandsoffen -
26. Sept.1976 Absegeln - verbandsoffen -

Zu unseren Veranstaltungen - verbandsoffen - sind alle benachbarten Vereine und Freunde eingeladen.

Der Vorstand bittet alle Clubkameraden, die obigen Veranstaltungstermine unseres Clubs zu notieren und an den erarbeiteten Veranstaltungen soweit möglich teilzunehmen.
Gemäß einem Vorschlag des DSV werden wir insbesondere bei unvermessenen Yachten die Scandinavien -Cup-Formel in Anwendung bringen. Diese Formel bringt größtmögliche Gerechtigkeit der Einstufung für alle Beteiligten.

pfehlen:

genhafen - Rund Langeland - Heiligenhafen Freitag 16.oo Uhr
ntag 2o.oo Uhr.

er "Chrimar 2" liefen wir, Reinhart Hallmann, Rolf Bahr und
Speer, nach kurzer Vorbereitung bei strahlender Sonne und
hem östlichen Wind aus.

Ziel: an einem Wochenende Langeland von Heiligenhafen aus zu
n.

etterlage war verheißungsvoll: Hochdruck, Ostwind und wolken-
Himmel, dazu hohe Temperaturen,

timmung war entsprechend gut, "Ballast" reichlich geladen.

hohem Wellengang lag die Chrimar ruhig. Nur Fock und Groß
gesetzt. Gleich hinter dem Graswarder verschwanden Hemd und
und in der Badehose segelten wir bis nach 2o.oo Uhr in Richtung
kop. Kurz vor Langeland erlebten wir einen herrlichen Sonnen-
gang auf See.

Wind meinte es gut mit uns. Gegen 21.oo Uhr liefen wir in Bagenkop
legten uns neben ein Kieler Eheparr ins Päckchen und nach einem
n Bummel durch den Hafen und zu Langelse-Kirche in die Koje, da
o früh wie möglich wieder starten wollten.

bend am frühen morgen: auf eine Rasur wird gerne verzichtet, dafür
am nahen Badestrand ausgiebig gebadet. Nach dem kurzen Frühstück
es wieder seewärts. Der Kurs in Richtung Marstal über die
ÄS BUG wird abgesetzt.

serem Entsetzen schläft der Wind gegen 6.3o Uhr fast ein. Unser
1-Spinnaker, bei halben Wind gesetzt, fällt immer wieder in sich
men. Diesige Luft verhindert eine gute Sicht. Versöhnlich ist je-
die Wärme wir segeln wiederum in der Badehose.

9.oo Uhr schleichen wir auf die Rinne vor Marstal zu. Erste Zweifel,
r unseren Törn fortsetzen sollen, tauchen auf, denn der Sonnenbrand
net sich ab und unsere Fahrt ist auf unter 1 sm/h gesunken.

übt sich bereits im Wettschwimmen mit unserem Schiff und die ange-
te Sorgleine wird langsam zur Schleppleine.

kühlerem Ostseewasser, das hier klar wie Brunnenwasser ist, versuche
meinen aufgeheizten Körper zu kühlen. Jedoch kann ich nur jedem
empfindlicher Haut empfehlen, gerade das nicht zu tun, Es wirkt wie
Angriff auf die Gesundheit.

11.oo Uhr, als wir schon beschlossen hatten, Marstal anzulaufen,
chte der Wind plötzlich auf. Bei fast 3 Bf. aus SO durchfahren
die gesamte Fahrrinne bis kurz vor Strynö unter Spinnaker an herrlich
nen Inseln vorbei, von denen einige von sonnenhungrigen "bevölkert"
, die mit dem Ruderboot "angereist" waren.

ende Winde vor Strynö veranlaßten einen Segelwechsel, Genua statt
aker.

Hoch am Wind, an menschenleeren Stränden vorbei segelten wir Rudköbing entgegen.

Segelboote und Yachten aller Nationen kommen uns entgegen, daß von lo Yachten 8 dänische waren, wen wundert's. Neben schnellen Tonnenyachten beherrschten vor allem gemütliche Fahrtenschiffe das Revier.

Im Vorhafen von Rudköbing badeten viele Kinder. Die Schiffahrt nahm besondere Rücksicht, kein Schiff, keine Yacht kam den tauchenden Kindern am Kai zu nahe.

Unter der Brücke nach Stö stand starker Strom. Trotzdem kamen wir gut durch und machten gute Fahrt in Richtung Norden nach Lohals. Hier wollten wir am Abend sein und eine "Zwischenmahlzeit" einlegen.

Weiter auffrischender Wind aus O-SO verlangte jedoch wiederum einen Segelwechsel; Fock statt Genua.

Als wir am frühem Abend Lohals erreichten, errechnete ich, daß wir noch Korsør erreichen konnten. Reinhart, mit über loo.ooo Seemeilen in Ost- und Nordsee, unser Erfahrener an Bord, machte uns Korsør so richtig wässrig, mit dem, was da alles so los sei, aber ...

Der Wind lies nach, drehte auf NO und alle Träume verflogen.

Ein neuer Kurs auf Omø wird abgesetzt.

Quer durch die Linien der Großschiffahrt geht es bei wenig Fahrt in Richtung Kirkehavn. Gegen 22.oo Uhr erreichen wir den Hafen. Navigiert wird bereits nach Licht. Ein Fischkutter ohne jede Lichterführung rauscht in unmittelbarer Nähe vorbei.

Kirkehavn: romantisch aber voll bis oben hin. Ein Glück, daß ich wegen der Dunkelheit, trotz Badehose, vor dem Hafen die Maschine gewählt hatte. Im Hafen war nicht rein und raus zu kommen. Obwohl uns überall, vor allem vom Hafenmeister (warum wohl?), Liegemöglichkeit angeboten wurde, zog ich es vor, rückwärts wieder aus dem Hafen zu "flüchten". Auf der Reede lagen bereits etliche Yachten.

Wir machten direkt über Grund Halt und legten uns vor Anker. Bei nur 1,2o m Tiefgang konnten wir auf herrlichem Sandgrund stehen und unser Schiff von unten begutachten.

Rolf führte am nächsten Morgen eine gründliche "Waschung"durch.

Am Abend feierten wir ein kleines Badefest. Die Ankerlampe spendete für die ganze Umgebung, unter den Großbaum gehängt, herrliches Licht. Das Baden wurde zu einer reinen Freude. Offensichtlich zog das Licht auch einige "Motten" an, die mit lautem Gekreische plötzlich aus dem Hafenlokal erschienen und uns ihre prächtigen Rundungen bei nächtlichem Bad vorführten.

Sonntag morgen: Start vorgesehen 7.oo Uhr, erfolgt 6.oo Uhr. Aufstand 5.oo Uhr, Rolf weckte das "ganze" Schiff, er hatte offensichtlich andere Triebe als Schlaftriebe und mußte sich unbedingt abkühlen (und Boot schruppen).

ere Sonnenbrände ließen nur noch schwimmen und sonst sehr vor-
htige Bewegungen zu.

d um 6.oo Uhr: NO, 2-3.
naker hoch und ab in Richtung Süden.

sige Luft verhinderte eine gute Navigation auf Sicht. Aber die
ze erlaubte wiederum ein Segeln in der Badehose.

Store Bält fielen uns die dänischen Boote auf, die hier auf Angel-
rt waren. Nicht wie in Heiligenhafen mit 6oo Personen, nein, mit
Vater und Mutter) oder 3 bzw. höchstens 5 Personen.

der Höhe von Toars fiel plötzlich der Spinnaker ein, unser Geläster,
so vor Keldnor auch Schiffe unter Spinnaker erschienen , verstummte
lötzlich.

Schwarm von Fliegen aller Art, Mücken, Marienkäfer usw. fielen über
er Schiff herein. So etwas hatte noch keiner von uns erlebt.

Flugtiere waren so erschöpft, daß sie sich an Bord nicht mehr rührten.
versuchte sie mit Wasser über Bord zu spülen, aber das war nur eine
lösung. Die Mengen waren so groß, daß wir verzweifelten.

ere Fahrt war gleich Null. Wir schotterten das Schiff ab , damit der
mutje ruhig kochen konnte, warfen die Maschine an und flüchteten.

Rätsels Lösung: wir waren in einen Windschnitt geraten; Ostwind gegen
twind, denn nach einer 1/2 sm konnten wir wieder Segel setzen und
Westwind an Albuer vorbei die Kieler Bucht ansteuern.

doch, nach weiteren 2,5 sm erlebten wir das Gleiche, jedoch folgte
rauf wieder Ostwind, der aus dem Fehmarn-Belt kam.

chdem wir auf der Höhe von Keldnarß nun herumgedümpelt waren, erwischten
einen Ostwind, wie wir ihn brauchen konnten. Die Chrimar rauschte
ir ihre Verhältnisse) von 14.oo bis 2o.oo Uhr nach Heiligenhafen und
scherte uns eine der schönsten Kurzreise.

S. Ein Geständnis danach (oder?)

tte nicht nachmachen!

Unsere Seekarte reichte nur bis Thurö-Rev (mehr konnten wir so schnell
cht kriegen) und wieder ab Tonne 29. Alles andere wurde nach Erfahrung
n Reinhart ersegelt!

Auf der Rückfahrt versuchten wir mit gehörigem Sonnenbrand auf der
he von Flügge ein Mann über Bord-Manöver.

e Chrimar lief mit ca. 5 Knoten (also allerhand!), Rolf wurde über
rd gelassen. Die Sorgleine erlaubte es ihm, sich im Gleitzustand hinter
n Schiff aufzuhalten. Er war, trotz kräftiger Statur, nicht in der Lage,
ch selbst dem Schiff zu nähern. Die Kraft, die wir (auch nicht ganz
nwach) aufbringen mußten, Rolf an Bord zu holen, hat uns sehr zu denken
geben. (Er ist ein sehr guter Schwimmer).

r haben 1976 Sicherheitsleinen!!!!, neben Rettungsinseln und Schwimm-
sten (oder Rettungsweste!) für jeden, der an Bord ist.

Zu empfehlen:

Rolf bei 5 km Fahrt in der eigenen Bugwelle

Sonnenuntergang von Bagenkop

ruppe B Optimisten Seglertage

latz

	Kapt.Buhk	Andr. Rohde	SVH
	Knurri	Dirk Neumann	SVH
	Schlumpfi	Marita Bein	SSCH
	Opa Heister	Andr. Schäfer	SVH
	Flunki	Marcus Speer	HYC
	Oliver Twist	Oliver Leu	SVH
		Martin Stolz	BSV
	Flecki	Frank Hallmann	HYC
	Moby Dick	Ralf Koch	SSCH
o	Tarzan	Tom Hiss	BSV
1	Junior	Klaus Mäntel	SVH
2		Mathias Gerber	BSV
3	Wum	Anke Bergward	BSV
4	Nana	Stefan Matschuk	SVH
5	Muckel	Marcus Miehle	SVH
6	Flick	Jürgen Lieberich	HYC
7	Teddy	Sven Petersen	SVH
8	Delphin	Olaf Eggers	SVH
9	Tecky	Chrt. Hansen	HYC
2o	Bobby	Siegfr. Haasch	SVH
21	Namiles	Frank Peters	SSCH
-	Flack	Chr. Speer	HYC nicht gestartet

Gruppe A Optimisten Seglertage

Platz			
1	Moritz	Karl Schmutsch	SSM
2		Bert Böger	HYC
3	Mecki	Michael Wienecke	HYC
4	Sonny	Ralf Ambrosius	HYC
5	Nelson	Jan Bütje	SVH
6	Tunki	Sonja Schilling	HYC

Warderregatta 1975

Unvermessen - 17.9

		Platzziffer	Durchgang
1	Cherie	242 28 22	3 o6 57
2	Knotti	242 74 85	3 o7 16
3	Monic II	243 54 67	3 o8 17
4	Onyx	247 37 87	3 o2 53
5	Anilien	25o 52 6o	3 18 26
6	Co-Co	251 52 o8	3 18 26
7	Sheila II	251 75 79	3 18 56
8	Poseidon	253 34 27	3 19 3o
8	Wika III	252 34 27	3 19 3o
9	Insterburg	257 98 55	3 26 44
1	Marüke	261 o5 97	3 3o 33
2	Mutato II	261 o7 56	3 3o 35
3	Tröte	261 92 12	3 31 42
4	Mona II	263 97 6o	3 34 o2

		Platzziffer	Durchgang
Unvermessen 18 - 18.9			
1	Silvia	2o7 54 o2	2 5o 35
2	Hol Fast	255 91 44	3 o3 36
3	Sonja	259 96 37	3 o8 16
4	Hai II	276 o6 95	3 29 36
Unvermessen 19 - 19.9			
1	Carissima	212 44 12	2 48 15
2	Chrimar II	268 41 13	3 16 15
Unvermessen 2o - 21.5			
1	Cika	218 15 26	2 51 27
2	Krabbe	223 12 3o	2 53 o6
3	Krolle - Bolle	224 76 o7	2 53 48
4	Salm	265 42 38	3 o5 12
5	Rasmus	266 51 4o	3 o8 18
6	Caixa III	268 o1 61	3 o8 1o
Unvermessen 21.6 -			
1	Little - Baer II	227 67 89	2 55 36
2	Tameu	231 12 o5	2 59 22
3	Heidi III	236 96 36	2 59 26
4	Doris	256 49 76	2 47 o6
5	Cometone	291 o5 39	3 26 44

Vermessen - 17,9

		Platzziffer	Zeitdurchgang
1	Pitt II	26o 29 32	3 29 36
2	Eserel 17.7	268 79 o6	3 26 44

Vermessen 18 - 18.9

1	Amica II	216 91 27	2 56 58
2	Zilly	271 95 4o	3 27 34

Vermessen 2o - 21.5

1	Opilio	224 61 82	2 52 38

Vermessen 21.6 -

1	Fifti - Fifti	2o8 32 99	2 33 24
2	Amphitrite	218 51 31	2 33 23
3	White-Lady	219 38 7o	2 46 o6
4	Odysseus III	223 24 67	2 41 4o
5	Carina 2	225 41 o9	2 44 56
6	Sturmvogel	238 87 67	2 47 31
7	Jan Maat	252 39 4o	2 57 23
8	Babette	267 83 66	3 oo 4o

Herbstregatta 1975 HYC / 21.9.1975

Gruppe B unvermessen

über 21,71

Neidhard	Krölle-Bölle	2.15.91
Bennewitz	Donika	2.2o.12
Dr. Lohde	Kleiner Bär	2.22.85
Zimmer	Doris	2.43.o9
Passarge	Hein Drei	2.82.41

2o,1 - 21,7

Aarhus	Irmi VII	2.o4.22
Eckstein	Krabbe	2.14.63
Emcken	Comet one	2.16.o2
Spiess	Saeta II	2.22.o6
Hansen	Solveigh	2.26.15
Begande	Merete	2.62.o9
Engler	Hol Fast	2.94.23
Brümmer	Samantha	3.13.55

19,1 - 2o.oo

Hohl	Panda	2.13.24
Speer	Chrimar II	2.54.77
Eggers	Wagerwend	2.56.5o
Hermann	Johanna	2.75.35

Herbstregatta 1975 HYC / 21.9.1975

Gruppe A vermessen

über 21,71

Semmelhack	Zita	2.o9.2o
Sauerberg	Odysseus	2.1o.14
Bibov	Carina II	2.15.93
Jürgens	Jan Maat	2.3o.38

2o,1 - 21,7

Rohde	fifty - fifty	2.o2.8o
Stolp	White Lady	2.o3.33
Willer	Ceyenne	2.o3.82
Fein	Gretel	2.26.59

19,1 - 2o.oo

nicht gesegelt

bis 18,oo

Haasch	Esterel	2.12.54
Apel	Pitt II	2.77.o4

Herbstregatta 1975 HYC / 21.9.1975

bis 18,18 - 19.oo

Behrend	Silvia	2.oo.76
Mohr	Hai II	2.o8.49
Rauscher	Why not	2.o8.71
Schilling	Sonja	2.15.42

bis 18.oo

Osyrski	Cherry	2.43.85
Kessal	Mutafo	2.44.24
Golzo	Anilin	2.5o.7o

Gruppe B unvermessen

Klasse

I ab 21.6. Ft.

Charly	Mily
Comet one	Emken
Chinook	Karsten

II ab 2o Ft.

Nethe	Wienecke
Caixa III	Dr. Menthel
Samatha	Brümmer

III ab 19 Ft.

Carissima	Hermes
Chrimar	Speer

IV ab 18 Ft.

Sylvia	Behrend
Sonja	Schilling
Flirt	Hansen

V

Cherry	Osirsky
Swantje	Freienstein
Christiane	Demsky

Rund Fehmarn - ohne Altersvergütung

Gruppe: A

Klasse I a) über 21.6. Ft.

1)	fifty fifty	Rohde
2)	Zita	Semmelhak

Klasse I b) bis 21.6 Ft.

1)	White Lady	Stolp
2)	Kormoran	Dr. Daßmann

Klasse II) ab 2o. Ft.

1)	Cayenne	Willer
2)	Salm	Stever

Klasse III) ab 19. Ft.

1)	Candy	Voss

Klasse IV) nicht besetzt

Klasse V) bis 18. Ft.

1)	Scheila II	Roming
2)	Kunslöper	Hefler
3)	Esteral	Haasch

Rödby - Nachtregatta 1975

Klasse

Gruppe: A

I	Odysseus	Sauerberg
II	Esterel	Haasch

Gruppe: B

I	Heidi	Dohmen
II	Krabbe	Eckstein
III	Chrimar 2	Speer
IV	Sylvia	Behrens
V	Why not	Rauscher
	Knoddi	Tirsch
	Flirt	Golzov

... C - Vereinsmeister OPTIMISTEN

...atz	Opti	Eigner	Alter	Wettfahrt 1	2	3
	Flunki	Marcus Speer	1o	1	1	1
	Mecki	Michael Wienecke	14	3	2	2
	Flecky	Frank Hallmann	1o	2	3	3
	Sonny	Ralf Ambrosius	13	4	4	[illegible]
	Tunki rot/weiß/ rot	Sonja Schlichting	13	6	7	4
	Tecki	Christian Hansen	13	7	5	6
	Flick	Jürgen Liebrich	1o	8	6	5
	Munki	Frank Münster	13	5	8	9
	Flack	Christian Speer	7	9	9	7

...eise

... Preis	Marcus Speer
Preis	Michael Wienecke
Preis	Frank Hallmann
...gster Preis	Christian Speer

Sudregatta 1975

			Platzziffer	Zeit Durchgang
Gruppe A	über 21,71			
Martens	Ballerina	SVH	238 25,61	12 07 00
Sauerberg	Odysseus	SVH	238 66,35	12 28 21
Bibow	carina II	HYC	288 19,05	12 41 12
	20,1 bis 21,7			
Rohde	fifty-fifty	SVH	214 76,99	12 10 45
Willer	Cayenne	HYC/SVH	263 18,82	12 32 55
Schäfer	Opi Lig	SVH	275 09,90	12 39 10
Begande	Merete	SVH	270 86,95	12 41 38
Hansen	Solveigh	HYC	323 94,50	13 13 33
	19,1 bis 20,-			
Walter Boldt	Zilly	SVH	267 55,91	12 52 05
	bis 18,-			
Haasch	Esterel	SVH	257 23,02	12 42 40

			Platzziffer	Zeit Durchgang
ruppe B	über 21,71			
eidhardt	Hrølle Bølle	SVH	298 19 25	12 56 25
	2o,1 - 21,7			
ckstein	Krabbe	HYC	272 o4 85	12 38 55
oies	Saeta II	HYC	298 89 11	12 55 23
aek	Gustav	HYC/SVH	293 18 24	13 o7 o3
ar. Boldt	Anja	SVH	311 74 61	13 28 37
arsten	Chinook	HYC	36o 98 68	13 34 15
	19,1 - 2o,-			
oeer	Chrimar 2	HYC/SVH	29o 6o 42	13 12 29
ermann	Johanna	HYC	345 1o 15	13 36 48
	18,1 - 19,-			
ehrend	Silvia	HYC	255 73 48	12 35 1o
ohr	Hai II	HYC	262 oo 46	12 42 58
chilling	Sonja	HYC	286 o6 48	12 59 1o
andt/Rauscher	Why Not	SVH	292 52 53	13 16 o2
	bis 18,-			
sirski	Cherie	HYC	262 66 41	13 o2 36
olzo	Anilin	HYC	282 92 74	13 28 oo
essal	Mustato II	YCOL	325 o9 21	13 23 24

Meldung für die Seeregatta:
am:

An den HYC
2447 Heiligenhafen

Ich melde die Yacht: _____
Nationalbuchstaben und Segelnummer: _____
Rigg: _____
Rumpffarbe: _____
Rennwert: _____
Meßbrief-Kopie liegt bei / liegt vor

Für unvermessene Schiffe
CWL: _____ Breite: _____ Segelfläche: _____

Das unvermessene Schiff ist eingestuft mit Rennwert: _____

Mir ist bekannt, daß die Seeregatta nach den Wettsegelbestimmungen der IYRU sowie der Ergänzungen des DSV und des HYC gesegelt werden und bestätige hiermit, daß Yacht und Manschaft den Anforderungen und Vorschriften entsprechen und ich diese anerkenne.

_____, den _____

_____
(Unterschrift)

Veranstaltungskalender 1976

9. 5. 1976	Ansegeln mit Bumregatta
23. 5. 1976	Sundregatta
13. 6. 1976	Tonnerregatta - entgegen der üblichen HYC-Ausschreibung. Dreiecksregatta zwischen Fehmarn und Heiligenhafen Wertung: alle Schiffe segeln vergütungslos in ihrer Tonnerklasse gegeneinander. Sieger-Preise: 1/8-, 1/4-, 1/2-, 3/4-, und 1-Tonner Für die 1/2-Tonner gilt es, einen von Minister Apel gestifteten Pokal zu gewinnen.
10. 6. 1976	Fehmarn-Rund
22. - 25. 7. 1976	Seglertage mit Warderregatta und Optimistenrennen
31. 8. 1976	Jollenvereinsmeisterschaft
28. - 29. 8. 1976	Nachtregatta - Rödby
9. 9. 1976	Herbstregatta
26. 9. 1976	Absegeln

Vom SVH sind folgende Veranstaltungen bekannt:

1.5.1976 - Ansegeln, 5.-7.6.1976-Nakskov, 12.-16.6.1976 - Gedser, 31.7.1976 - Warderregatta, 8.8.1976 - Fehmarn-Rund, 11.9.1976 - Herbstregatta, 3.1o.1976 - Absegeln.

BEDINGUNGEN FÜR SEGELREGATTEN DES HYC

Vorschriften:

Wettsegelbestimmungen der IYRU von 1973

Wettfahrtordnung des DSV

Segelanweisungen des Programms

Zulassungen:

Yachten, die in das Yachtregister eines des DSV angehörenden Vereins eingetragen sind und den Standerschein vorlegen. Für ausländische Yachten gilt eine entsprechende Eintragung.

Beatzung:

Gemäß den DSV-Bestimmungen.

Schiffsführung:

Mindestens DSV-Segelführerschein BR. Für Ausländer gilt die IYRU-Vorschrift.

Sicherheit:

Die Yacht muß seetüchtig sein und den Sicherheits- und Ausrüstungsbestimmungen des DSV entsprechen. Eine Überprüfung durch die Wettfahrtleitung kann jederzeit stattfinden.

Proteste:

Spätestens eine Stunde nach Beendigung der Wettfahrt schriftlich bei der Wettfahrtleitung.
Gebühr: DM 4o,--
Vor Beendigung der Wettfahrt muß Flagge "B" gesetzt sein.

Startverschiebung:

Antwortwimpel "A.P", gehißt auf dem Startschiff, und 2 lange Töne.

Startverschiebung = 1/4 Stunde, dann Start wie angekündigt.

Frühstart:

Einzelner Frühstart = 1 langer Ton und Ruf der Segelnummer.

Bahnverkürzung:

Wird auf der Kapitänsbesprechung festgelegt.

Startverfahren:

Die Startlinie gilt nur zwischen den angegebenen Bahnmarken. Jede Yacht muß vor dem Vorbereitungssignal das Startschiff in ca. 2o m Entfernung passieren und sich überzeugen, daß sie erkannt worden ist.

5 Min. vor dem Start Ankündigungssignal = 1 Schuß weiß.
Start = 1 Schuß grün

Rennverklarung:

Der reguläre Zieldurchgang schließt die Erklärung ein, daß die Wettfahrt vorschriftsmäßig gesegelt worden ist. Eine Yacht, die eine Rennverklarung nicht unterschreiben würde, setzt die Nationale und zeigt dadurch die Aufgabe oder das Ausscheiden an.

Ausscheiden:

Yachten, die ausscheiden und einen Hafen anlaufen, haben sich sofort zu melden (auch nachts), damit unnötige Suchaktionen unterbleiben.
Meldung: Hafenmeister o4362/2751.

Abbruch:

der Wettfahrt wird gemäß den WB-Signalen angezeigt.

Abkürzung:

der Wettfahrt kann in 2 Formen angezeigt werden:

a) Ein Boot der Wettfahrtleitung gibt in der Nähe einer Bahnmarke folgende Signale: Flagge "S" und 2 akustische Signale in kurzem Abstand.
Dies bedeutet: Runden Sie diese Bahnmarke, segeln Sie dann direkt zum Ziel und passieren Sie die Ziellinien laut Programm.

b) Ein Boot der Wettfahrtleitung gibt in der Nähe einer Bahnmarke folgende Signale: Flagge "S", blaue Zielflagge, Flagge "Q".
Dies bedeutet: Die Ziellinie ist nach hier verlegt. Sie wird gebildet durch das Boot und die Bahnmarke.

Anerkennung:

Der Eigner erkennt mit seiner Meldung an, daß die Wettfahrtleitung für die Reviereignung der gemeldeten Yacht und Mannschaft nicht verantwortlich ist und daß die Wettfahrtleitung oder der veranstaltende Club den beteiligten Regattateilnehmern gegenüber keinerlei Verantwortung für Unfälle oder Schäden aller Art und deren Folgen tragen, auch nicht für solche durch Schlepp-, Sicherungs- und Bergungsfahrzeuge.

Ebenso sind Ansprüche gegen denjenigen ausgeschlossen, der Schlepp-, Sicherungs- oder Bergungsfahrzeuge zur Hilfeleistung bereitstellt oder sie fährt. Dieses gilt insbesondere für Haftungsansprüche an die Hafenbehörde, die sich wegen Schäden an der Yacht oder ihrer Ausrüstung während des Aufenthaltes im Hafen von Heiligenhafen ergeben könnten.

Der Eigner bestätigt mit seiner Meldung zugleich daß die gemeldete Yacht und die dazugehörige Mannschaft allen mit der Meldung verbundenen Anforderungen und Vorschriften entsprechen.

Ausschluß:

Yachten, die gegen die Wettfahrtbedingungen oder die Seestraßenordnung und Seeschiffahrtsstraßenordnung verstoßen, werden ausgeschlossen.

Kapitänsbesprechung:

1 Stunde vor dem jeweiligen Start am Mast des HYC.

Gruppen:

Gruppe A: Vermessene Yachten IOR

Klasse I	über 21,8
Klasse II	2o,1 - 21,7
Klasse III	19,1 - 2o,-
Klasse IV	18,1 - 19,-
Klasse V	- 18,-

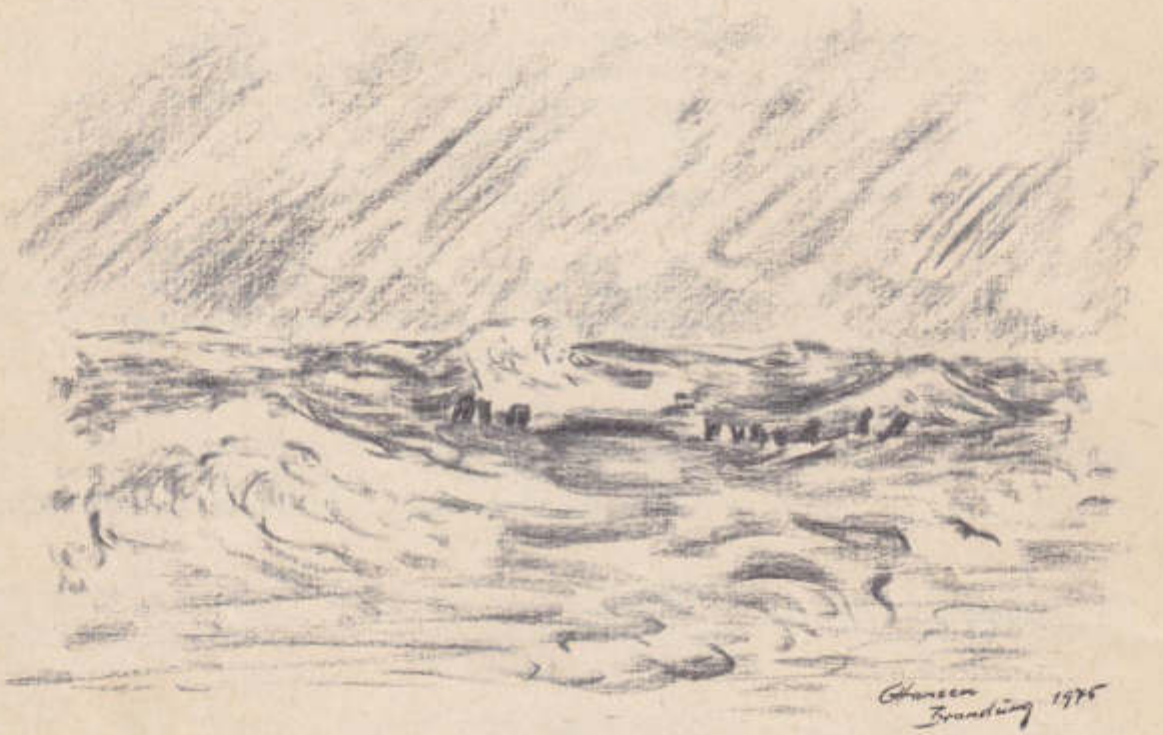
Gruppe B: Unvermessene Yachten IOR eingestuft

Klasse wie vor.

Preise:

Ab 3. Meldung für die Gruppen werden Preise verteilt.

Wanderpreise für das jeweils schnellste Schiff. Altersvergütung wird nicht angesetzt.

Meßbriefe:

Sind der Meldung in Kopie beizulegen. Ohne Meßbriefe erfolgt die Einstufung durch den Wettfahrtleiter.