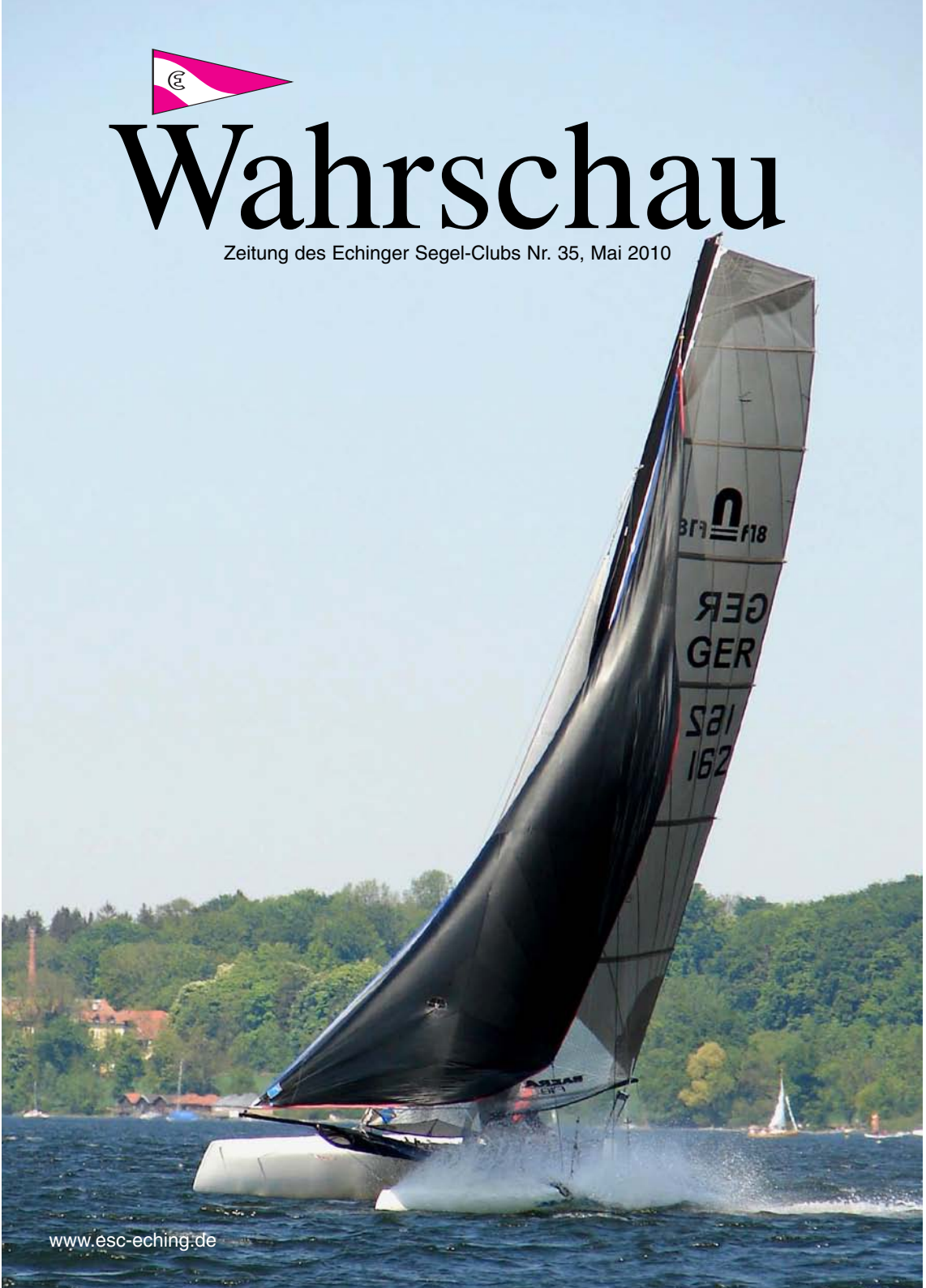
Wahrschau

Zeitung des Echinger Segel-Clubs Nr. 35, Mai 2010



www.esc-eching.de

Inhalt

Editorial 3
Protokoll der Mitgliederversammlung 5
Beiträge, Gebühren, Statistik 8
Gesellschaftliche Termine 11
Der neue Takelmeister 12
Das sportliche Jahr 14
Klassenpolitik des ESC 16
Bootsportait - Finn Dinghy 17
Muliteuro der Hobie 16 18
Die mit dem H im Segel 20
Aruba Catamaran Regatta 22
Um die Wurst-Regatta 23
Historischer Jugendtörn 27
Termine 2010 32
Stockholm ist eine Reise wert, Teil 2 34
Rechenschaftsbericht des 1. Vorstands 38
Ammersee Yardstick Ausschuss 43
Das Jahr der Jugend im ESC 48
Regattastart aus Sicht der Wettfahrtleitung . . .50
Kringel mal wieder 52
Interview 53
Unsere Optis, echt abgefahren 55
Finn-Cup 2010 beim ESC 58
Glosse 60
Unsere Anzeigenkunden 62
Impressum 63

Titelfoto: Gregor Scharschinger
Hermann Ramisch vom SCAI in voller Fahrt

Liebe ESC'ler, liebe Mitglieder,

bevor ich einen Ausblick auf unser Segeljahr 2010 und die Planungen dazu gebe, steht ein Rückblick auf die Mitgliederversammlung und den vergangenen „ESC-Winter“ auf meiner Agenda.

Die Mitgliederversammlung im November 2009 war gut besucht und verlief relativ ruhig. Das Protokoll und der Bericht des Vorstandes liegen dieser Wahrschau bei. Zum Ende dieses Jahres standen drei Vorstandsposten (2. Vorstand, Sportwart und Takelmeister) sowie Jugendsprecher, 1.Rechnungsprüfer und die Wahrschau-Redaktion zur Wahl. Ganz besonders freue ich mich, dass Klaus Dieter Schure sich erneut für das Amt des 2. Vorsitzenden zur Verfügung gestellt hat. Nachdem Uli Groß das Amt des Sportwartes aus beruflichen Gründen nicht mehr weiter ausüben konnte, war es außerordentlich erfreulich, dass unser bisheriger Takelmeister, Christian Gröbmüller, sich für dieses Amt zur Wahl stellte. Als seinen Nachfolger konnte der Vorstand Stephan Spiel gewinnen. Alle Bewerber wurden mit überzeugender Mehrheit gewählt. Ich wünsche meinen neuen Vorstandskollegen viel Erfolg, Spaß und ein positives Feed Back bei der Ausübung ihres Amtes und hoffe auf tatkräftige Unterstützung durch unsere Mitglieder.

Der neue Jugendsprecher, Daniel Westholm, wurde von der Jugendversammlung gewählt und durch die Mitgliederversammlung bestätigt. Daniel ist ein sehr engagierter Jugendvertreter, der in der Saison 2010 mit dem Jugendtörn schon ordentlichlich zu tun bekommt. Auch ihm alles Gute und viel Erfolg.

Unser langjähriger Rechnungsprüfer Joachim Frauendienst hat sein Amt aus gesundheitlichen Gründen niedergelegt. Ich möchte ihm an dieser Stelle im Namen der Vorstandschaft für sein Engagement über die vielen Jahre recht herzlich danken. Als neuer 1. Rechnungsprüfer wurde Eckehard Fedrow gewählt. Eckehard hat uns in den letzten Jahren an so manchen Clubabenden mit spannenden Törnberichten die triste Winterzeit verkürzt.

Last but not least wird Ute Kaiser die Wahrschau-Redaktion in bewährter Weise weiterführen. Das ist angesichts der tollen Ausgaben, die unter ihrer redaktionellen Leitung entstanden sind, ein richtiger Glücksfall für den ESC. Wir sind schon sehr gespannt auf die nächste Wahrschau.

An dieser Stelle möchte ich nun unserem ausgeschiedenen Sportwart Uli Groß für seine gute Arbeit und sein Engagement für den ESC ganz herzlich danken. Aufgrund hoher beuflicher Belastung war es Uli leider nicht mehr möglich, die aufwendige Tätigkeit als Sportwart weiterhin auszuüben. Wir wünschen ihm für die Zukunft mehr Zeit zum Segeln und hoffen, dass er dem ESC treu bleibt. Unser langjähriger Motorbootwart Erich Leiss muss leider ebenfalls aus gesundheitlichen Gründen sein Amt niederlegen. Kurzfristig konnten wir Michael Klöppner für diese Aufgabe gewinnen.

Wie schön, dass der ESC seine Traditionen pflegt und diese auch viel Zuspruch finden. Ich spreche von unseren Winter-Clubabenden, mit spannen-

den und interessanten Törnberichten unserer Mitglieder. Ein besonderes Schmankerl war wieder mal „Giersberg's Grünkohlessen“, diesmal sogar mit Besucherrekord und das Weißwurstessen in Andechs mit anschließendem Kuchenbuffet im Clubhaus. Helmut und Eva Giersberg haben sich bereits zum 10. Mal in Folge viel Arbeit gemacht. Hoffentlich finden die beiden auch in den nächsten Jahren Platz in ihrem Terminkalender und verwöhnen uns mit Grünkohl, Aquavit und kurzweiligen Törnberichten.

Die Saison 2010 bietet wieder große Events und neue sportliche Herausforderungen. Die internationale Deutsche Bestenermittlung (IDB) der 16er-Jollenkreuzer verspricht wie schon 2007 ein großes Ereignis zu werden. Die Planungen sind schon so gut wie abgeschlossen. Wie bei allen großen Regattaveranstaltungen benötigen wir zum guten Gelingen engagierte Helfer auf dem Wasser und an Land. Ich setze in diesem Jahr besonders auf die vielen neuen Mitglieder der letzten Jahre. Bei dieser Gelegenheit können sie den Club von einer besonderen Seite kennenlernen und Kontakte zu den „alten Hasen“ knüpfen. Für unsere bewährten und zum Teil auch schon älteren Helfer brauchen wir dringend Nachfolger. Für die IDB werden neben den Helfern auch ambitionierte Regattasegler, Vorschoter und Steuerleute als Mitsegler gesucht. Auf jeden Fall hoffen wir, dass sich alle unsere 16er-Segler an der Meisterschaft und der Ranglisten-Regatta an Pfingsten beteiligen. Einige unserer Gäste fahren über 1.000 km, um an diesen beiden hochrangigen Veranstaltungen teilzunehmen. Das Programm der IDB bietet neben sportlichen Höhepunkten auch interessante Abendveranstaltungen. Es lohnt sich also in jedem Fall dabei zu sein. Die Meisterschaft endet unmittelbar vor unserem Sommerfest. Einige Gäste verlängern dafür ihren Aufenthalt und es wäre sehr schön, wenn auch viele ESC'ler sich diesen Termin vormerken und zu einer gelungenen Veranstaltung beitragen.
Der Vorstand freut sich ganz besonders über die Zusage der Finn-Dinghy-Klasse, parallel mit unserer FD-Regatta im Herbst eine Rangliste im ESC auszusegeln. Damit hoffen wir, eine neue Traditionsregatta ins Leben zu rufen und vielleicht auch so maches Mitglied für diese sportliche Klasse zu begeistern. Das Finn Dinghy ist im Rahmen unserer Klassenpolitik die favorisierte Ein-Mann-Jolle.

Wie in der Mitgliederversammlung angekündigt, steht das Jahr 2010 für den Vorstand unter dem Motto „Jugendarbeit“. Ein wesentlicher Beitrag dazu ist ein Jugendtörn, der die Jugendlichen unter der Leitung von erfahrenen Mitgliedern des ESC in die Adria führt. Die Planung ist abgeschlossen, das Boot ist gechartert und Crew und Bootsführer stehen fest. Jetzt heißt es nur noch Leinen los und in See stechen. Ich erwarte einen spannenden Törnbericht und viele schöne Bilder. Dafür reservieren wir gerne einen Clubabend.

Unter der Leitung unseres Jugendwartes und des Jugendsprechers entstehen in enger Abstimmung mit der Jüngstenwartin neue clubübergreifende Aktivitäten. Ziele sind die seglerische Ausbildung des Nachwuchses und die Förderung des Segelsports als Breitensport für Jugendliche. Auch hier werden engagierte Mitstreiter gesucht, die sich beispielsweise als Trainer ausbilden lassen.

Für die kommende Segelsaison wünsche ich allen ESC-lern viel Erfolg und Freude bei der Ausübung unseres schönen Sportes und allen allzeit eine Handbreit Wasser unterm Kiel.

Mit segelsportlichen Grüßen
Rolf Konjack

Protokoll der ESC Mitgliederversammlung 2009

Auszüge aus dem Protokoll der MV am 28.11.2009 ab 18:20 Uhr im Saal des Gasthofs Roming in Eching. Protokollführerin Susanne Karlstetter.

TOP1: Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden Herrn Rolf Konjack
Der 1. Vorsitzende, Rolf Konjack, begrüßt die Anwesenden und bedankt sich für das zahlreiche Erscheinen.

TOP2: Feststellung der frist- und formgerechten Einladung gem. Satzung
Rolf Konjack stellt fest, dass die Einladung form- und fristgerecht an alle stimmberechtigten Mitglieder versandt wurde und keine Anträge an die MV fristgerecht eingegangen sind.

TOP3: Wahl des Versammlungsleiters (VL) und seines Stellvertreters
Der Vorstand schlägt Herrn Philip Karlstetter als VL und Hr. Günter Dörrich als Stellvertreter vor. Beide werden per Akklamation gewählt und nehmen das Amt an.

o Feststellung der satzungsgemäßen Beschlussfähigkeit der MV durch den VL. Von 198 stimmberechtigten Mitgliedern sind 53 anwesend, gem. Satzung sind 25 % der Mitglieder erforderlich.
Gemäß Satzung ist die Versammlung somit beschlussfähig

TOP4: Geschäftsberichte der Vorstandsmitglieder und Rechnungsprüfer

4.1 Bericht des 1. Vorsitzenden Rolf Konjack - keine Fragen dazu
Rolf Konjack verlas einen Brief von Steffi Nutz, die sich für die Anteilnahme am Tod Ihres Sohnes noch einmal bedankte

4.2. Bericht des 2. Vorsitzenden Klaus Schure - keine Fragen dazu

4.3 Bericht des Takelmeisters Christian Gröbmüller - keine Fragen dazu

4.4 Bericht des Sportwarts Uli Groß - keine Fragen dazu

4.5 Bericht der Jüngstenwartin Steffi Zellinger-Köhl - keine Fragen dazu

4.6 Bericht des Jugendwartes Klaus von Weitershausen, vorgetragen vom Versammlungsleiter Philip Karlstetter, da sich Klaus v. Weitershausen auf der Dart WM in Aruba befindet - keine Fragen dazu

4.7 Bericht des Schatzmeisters Günter Schmidt - keine Fragen dazu

4.8 Bericht des 1. Rechnungsprüfers Joachim Frauendienst, vorgetragen von Rolf Konjack
1. und 2. Rechnungsprüfer (Manfred Dreyhaupt) bestätigen eine sehr gute und exakte Kassenprüfung. Der Entlastung der Kasse steht nichts entgegen.

TOP5: Entlastung der Vorstandschaft durch die Mitgliederversammlung

Der VL stellt den Antrag, die Vorstandschaft zu entlasten. Die MV entlastet die Vorstandschaft per Akklamation einstimmig. Die Vorstandschaft enthält sich der Stimme.

TOP6: Neuwahlen

I. Vorstandsmitglieder

1. Sportwart: Herr Christian Gröbmüller wird als einziger Kandidat in einem ersten Wahlgang mit 53 gültigen Jastimmen von 54 abgegebenen Stimmen gewählt; 1 Enthaltung. Die Wahl wird für ungültig erklärt, weil nur 53 Wahlberechtigte lt. Liste anwesend sind.
Im zweiten Wahlgang wird Christian Gröbmüller mit 49 Jastimmen von 53 abgegebenen Stimmen gewählt; 1 Enthaltung, 2 ungültige Stimmen.
2. Takelmeister: Herr Stephan Spiel wird als einziger Kandidat mit 51 gültigen Jastimmen von 51 abgegebenen Stimmen gewählt.
3. Zweiter Vorsitzender: Herr Klaus Dieter Schure wird als einziger Kandidat mit 47 gültigen Jastimmen von 51 abgegebenen Stimmen gewählt; 1 Enthaltung, 1 Gegenstimme, 2 ungültige Stimmen

II. Sonstige Ämter

1. Der Jugendsprecher Daniel Westholm wurde von der Jugend gewählt und per Akklamation von den Mitgliedern bestätigt.
2. Frau Ute Kaiser wurde für die Wahl der Wahrschau-Redaktion per Akklamation gewählt
3. Erster Rechnungsprüfer: Herr Eckehard Fedrow wird als einziger Kandidat per Akklamatation gewählt.

TOP7: Vorstellung, Erläuterung und Genehmigung des Haushaltsplanes 2008/2009

Der Schatzmeister Günter Schmidt erläutert den ausliegenden Haushaltsplan. Der Gesamthaushalt ist mit 25.000,00 Euro nahezu gleich hoch wie im letzten Jahr,
Die Rücklagenzufuhr beträgt wie im letzten Jahr 2.500 Euro.
Die Abstimmung erfolgte per Akklamation. Der Haushaltsplan 2009/2010 wurde ohne Gegenstimmen und ohne Änderung angenommen.

TOP 8: Sonstiges (Anregungen, Wünsche, jedoch keine neuen Anträge)

Frage von Norbert Tannenberger zur möglichen Veröffentlichung der Mitgliederlisten.
Rolf Konjack erläutert, dass die Mitgliederdaten dem Datenschutz unterliegen und nicht weitergegeben werden dürfen. Personenbezogene Mitgliederdaten dürfen nur ins Internet (z.B. auf einer geschützten Seite der Homepage des ESC) gestellt werden, wenn die ausdrückliche Einwilligung des betroffenen Mitgliedes vorliegt. Diese Einwilligung ist jederzeit widerrufbar.

Rolf Konjack regt zur Diskussion über die derzeitige Situation der Toiletten, Umkleiden und Duschen an. Eine Erweiterung würde ca. 60 - 80 Tsd. Euro kosten. Eine inoffizielle Anfrage beim Landratsamt läßt im Moment keine Auflagen erwarten. Vorschläge der Mitglieder, die

öffentlichen Toiletten zu nutzen, ist nicht möglich, da sie dem Wirt nebenan gehören und er sie jederzeit schließen kann. Außerdem gäbe es auch in diesem Fall weiterhin das Problem mit den Duschen um Umkleiden. Im Fall der Realisierung könnte mit einem Zuschuß zwischen 10% und 15% gerechnet werden, zzgl. Eigenleistung. Dixi-Toiletten oder Toilettenwagen sind in der Miete zu teuer, Zelte als Umkleiden nicht ideal bei Regen.

Frage Rolf Ortmann: er wünscht eine Begrüßung bzw. Steuermannsbesprechung zu einer festgelegten Uhrzeit. Lt. Uli Groß wurde diese immer durchgeführt, nur bei der FD-Regatta gab es wegen der heiklen Windsituation keine Begrüßung.

Klaus Schure: Zahl der Teilnehmer für das Sommerfest war wieder rückläufig, auch die Teilnahme an den weiteren Veranstaltungen im Club lässt zu wünschen übrig. Der Vorstand sollte auf Wunsch der Mitglieder über eine Wiedereinführung der Aktivitäten-Liste oder Ähnliches nachdenken: z.B. bei Neuaufnahme die Anwesenheit auf mind. 2 Veranstaltungen vorschreiben, Patenschaft für neue Mitglieder übernehmen.

Frage Dorothee Fischer: Aufruf in der Wahrschau, welche Veranstaltungen auf Wunsch der Mitglieder durchgeführt werden sollen

TOP10: Schlusswort des ersten Vorsitzenden und offizielle Beendigung der MV 2009

Herr Rolf Konjack bedankt sich bei den Mitgliedern und der Vorstandschaft und beendet die MV um ca. 21:20 Uhr.

Weingartner
Fachbetrieb Rolladen- und Jalousiebauer-Handwerk
ROLLADEN & SONNENSCHUTZ
• Rollladen
• Rolltore
• Garagentore
• Rollgitter
• Markisen
• Jalousetten
• Verdunkelungen
• Insektenschutz
• Schiebeverglasung für Balkone und Terrassen
• Haustür-Vordächer
• Lichtschachtabdeckung
• Weingartner Rollladentechnik GmbH
• Moosstraße 2
• 82279 Eching am Ammersee
• weingartner-gmbh@t-online.de
• Telefon (08143) 1056 und 1057
• Telefax (08143) 7117
• www.weingartner-sonnenschutz.de

Mitgliedsbeiträge ESC für das Jahr 2010

Abt	B.-Art	Bezeichnung	Beitrag	Gebühren DSV/BLSV /BSV	Ges. Beitrag
0	91	Aufnahmegebühr Vollmitglied	500,00		
1	1	Vollmitglied-Jahresbeitrag	165,00	20,00	185,00
1	2	Jugendmitglied-Jahresbeitrag	82,50	15,00	97,50
1	3	Jüngstenmitglied-Jahresbeitrag	33,00	10,00	43,00
1	4	Familienbeitrag Jüngste	16,50	10,00	26,50
1	5	Familienbeitrag Ehegatten/Jugendliche	16,50	20,00	36,50
1	6	Seniorenbeitrag	82,50	20,00	102,50
1	8	Fördermitgliedschaft	27,50	20,00	47,50
3	1	nicht geleisteter Arbeitsdienst 2009 - Mitglieder ab 15 Jahren mit Liegeplatz	85,00		
3	2	nicht geleisteter Arbeitsdienst 2009 Mitglieder ab 15 Jahre ohne Liegeplatz. Mitglieder ab 15 Jahren mit Liegeplatz, die den Arbeitsdienst nur teilweise erbracht haben	35,00		

Ihr zuverlässiger Partner rund ums Auto

Ford Auto Gleiser

NEU- UND GEBRAUCHTWAGEN

Reparaturwerkstatt (auch Fremdfabrikate) · Unfallinstandsetzung
Leasing und Finanzierung · Reifen aller Marken · TÜV- und AU- Abnahme
(2x wöchentlich) · Gasflaschen · SB Tankstelle
Autogas Tankstelle LPG · KFZ-Umrüstung auf Autogas

Autogas Flüssiggas LPG

TÜV + Reparatur von Bootsanhängern

Ford - Vertragswerkstatt
Inhaber: Andreas Gleiser · Seestr. 4, 82279 Eching am Ammersee
Tel. 08143-410 (privat Tel. 08143-7642) Fax 08143-7249

Geschäftszeiten: Mo. - Fr. 7-12 und 13-18 Uhr, Sa. 9-12 Uhr

Liegeplatzgebühren für das Jahr 2010

Bootstyp	Fläche m	Gebühr 9 / m	MwSt.7 %	Summe
Laser	bis 8 m	72,- + MwSt.	5,04	77,04
Beiboote				
Finn	bis 12 m	108,- + MwSt.	7,56	115,56
Laser 4000				
14-Footer				
420er				
470er				
Korsar				
O-Jolle				
49er				
Jeton				
Nat12				
Plätte				
Windy	bis 16 m	144,- + MwSt.	10,08	154,08
Schwertzugvogel				
FD				
H-Jolle				
Fam				
Sympathy	bis 20 m	180,- + MwSt.	12,60	192,60
Skippi650				
15er				
Jantar21				
16er				
Hobie 16	bis 22 m	198,- + MwSt.	13,86	211,86
Dart				
Cat F18				
Hobie Tiger				
Tornado				
20er				
Bojenschiffe		250,- + MwSt.	17,50	267,50

Die Liegeplatzgebühren behalten Gültigkeit bis zum 31.10.2010. Nach diesem Zeitpunkt werden die Gebühren jeweils zum 01.11. den geänderten Lebenshaltungskosten angepasst. Maßgebend ist hierfür der vom Statistischen Bundesamt jeweils zuletzt veröffentlichte Verbraucherpreisindex.

Mitgliederstatistik 2010

Neue Vollmitglieder:		**Neue Familienmiglieder:**	
		Hüfner	Felix
Dr. Obster	Bernhard	Weller	Corinna
Hafner	Helmut	Hummel	Maximilian
Kögl	Ludwig	Steuerer	Sonja
Schedl	Gerhard	di Pietro	Swantje
Unger	Tobias	Herget	Beate
		Jüngste / Jugend:	
		Obster	Julia
		Obster	Fabian
		Beiersdorf	Moritz
		Holtmann	Jonas
		von Wolff	Victor
		Büttner	Franz
		Habib	Sarah
		Habib	Cesar
		Weller	Konstantin
		Weller	Marius
Kündigungen:		**Verstorben:**	
Bauer	Konstantin	Steuerer	Manfred
Bock	Michael	Nutz	Karl-Heinz
Brandes	Sinja	Kurz	Michael
Demmel	Petra		
Eggert	Michael		
Freese	Dieter		
Gries	Harald		
Gries	Sebastian		
Meier-Stuckenberger	Matthias		
Michalski	Walter		
Neumeier	Rainer		
Scholz	Jürgen		
Scholz	Felix		
Schwarz	Ricarda		

Mir lasse de Dom in Kölle...

(Klaus D. Schure) ...und so wird es auch im Jahr 2010 ein ESC-Sommerfest geben. Da der Temin am Samstag, den 24.07.2010 mit dem Ende der „ IDB“ 16er- Jollenkreuzer Regatta zusammenfällt, rechnen wir auch mit regem Zuspruch durch unsere Regattagäste. An unsere Clubmitglieder erfolgt noch eine gesonderte, schriftliche Einladung.

Weiterhin sind alle ESC Mitglieder und Grillfreunde zu den für alle offenen Seglerhock/Grillabenden recht herzlich eingeladen. Denn ein Abend auf unserer exklusiven Seeterrasse mit Alpenblick macht den Sommer erst so richtig schön. Freunde und Kollegen sind jederzeit willkommen. Hier noch einmal die Termine:

Samstag , 15.05. jeweils ab 18:00 Uhr Clubhaus
Samstag, 26.06.
Samstag, 10.07.
Samstag, 07.08.
Samstag, 21.08.
Samstag, 04.09.

Grillgut und Getränke bitte selbst mitbringen. Der Grill wird von Ewald Lerch betreut.

Auch an unsere anderen Termine sei noch einmal erinnert.

19.06. Sonnenwendfeier der Gemeinde Eching
06.08. Echinger Ferientag beim ESC
06.11. Echinger Vereine-Schießen

30 Jahre später - unser neuer Takelmeister

((Stephan Spiel) Gerade mal ein Jahr nachdem Christian Gröbmüller unseren langjährigen Takelmeister Hans Manhardt abgelöst hat, gibt es schon wieder einen Neuen. Geplant war das allerdings nicht wirklich. Vielmehr ergab sich die Neustrukturierung im Zusammenhang mit der Amtsaufgabe unseres Sportwartes Uli Groß. Er mußte aus beruflichen Gründen aufgeben und Christian Gröbmüller übernimmt nun dieses Amt. Christian und ich werden weiterhin sehr eng zusammenarbeiten und ich werde die von ihm angestoßenen Neuerungen (wie z.B. den Mähdienst) zum größten Teil fortführen. Robert Ness wird mir ebenfalls weiterhin helfen, wofür ich ihm jetzt schon herzlich danken möchte. Michael Klöppner wird als Motorbootwart die Eching übernehmen und auch Frank Kiefer wird als Motorbootwart eine tragende Rolle spielen. Ebenso bitte ich alle Mitglieder um Unterstützung und Mitarbeit - im Großen wie im Kleinen.

Wir werden dieses Jahr mit der Komplettierung der Ausstattung unserer Motorboote weitermachen. Zusätzliche Rettungswesten, Festmacher, Fender, Bootshaken, Rettungskrägen, Signalhörner usw. sind bereits angeschafft und sollten bei Einsätzen an Bord mitgeführt werden. Ebenso ist geplant, zukünftig auch unsere Alu-Ant´n im Bootshaus unterzubringen. Damit wir eines unserer drei landliegenden Motorboote entsprechend lagern können, wurde über den Winter bereits eine Krananlage montiert. Details wie z.B. das Hebegeschirr und die Kabelführung für den Strom müssen noch verbessert werden. Für unser Schlauchboot werden wir einen slipfähigen Trailer anschaffen, so dass wir auch ein mobiles Sicherungsboot (z.B. für das Gardaseetraining) zur Verfügung haben.

Nun zu einem mühsamen Thema -> Bitte meldet Euch an !
An dieser Stelle nochmals ein Appell an alle Mitglieder. Sei es zu den Arbeitsdiensten, wenn es um Liegeplätze geht oder anderweitige Veranstaltungen, für die ausdrücklich um Anmeldung gebeten wird. Es ermöglicht uns eine saubere und durchgängige Planung, ohne zusätzlich mit Überraschungen konfrontiert zu werden (diese kommen meistens ohnehin noch zu Genüge). Vielen Dank dafür.

Das Thema der Liegeplatzanmeldungen ist jedoch nochmal einer separaten Erwähnung würdig. Wie auch Christian im Rahmen seines Amtsantrittes vor einem Jahr bereits in der Warschau geschrieben hat, ist es schon wieder so, dass etliche Anträge noch nicht vorliegen. Ich bin jederzeit offen für konstruktive Ideen und Vorschläge, wie die Beantragung noch vereinfacht werden könnte. Vergesst dabei aber bitte nicht, daß ein unterzeichnetes Dokument, in dem der Haftungsausschluss des ESC und die Liegeplatzordnung für die jeweilige Saison anerkannt wird, weiterhin erforderlich sein wird. Auch die langjährigen Liegeplatz- und Bojennutzer bitte ich um Verständnis dafür, daß automatische Verlängerungen nicht sinnvoll und praktikabel sind. Es gibt erstaunlich viel Bewegung bei den Liegeplätzen und auch neue Mitglieder sollten die Chance haben, einen Platz für ihr Boot zu bekommen.

Es ist ein absolutes Muss, dass alle Meldungen spätestens bis zum Meldeschluss am 01.03. vorliegen. Nur dann kann allen Antragstellern schnell Bescheid gegeben werden, ob der gewünschte Liegeplatz zugeteilt wird oder nicht. Das gibt zum einen Sicherheit und ein gutes Gefühl, zum anderen die Möglichkeit, sich bei Ablehnung noch um einen anderen Platz kümmern zu können. Dies ist im Rahmen der aktuellen Situation nicht möglich, und keiner weiss bis kurz vor dem Auslagern Bescheid.

Aktuell wäre noch ein Bojenplatz frei. Sollte sich kein langjähriges und/oder engagiertes Mitglied darum bewerben, wird die Boje auch an Neumitglieder vergeben. Im Falle, dass Interesse besteht, bitte umgehend Kontakt mit dem Takelmeister aufnehmen. Spätestens Mitte Mai wird diese Boje für 2010 vergeben. Ein weiterer Punkt ist mir wichtig anzusprechen. Der ESC verfolgt eine Klassenpolitik. Mitglieder, die sich ein neues Boot anschaffen, sollten sich unbedingt im Vorfeld mit dem Vorstand abstimmen, um spätere Enttäuschungen zu vermeiden.

Im Großen und Ganzen erwartet uns ein spannendes Jahr mit vielen Veranstaltungen und Herausforderungen. Mit Eurer Hilfe, aber auch Verständnis und Einsicht im einen oder anderen Bereich, wird es sicherlich auch ein schönes Jahr.

In diesem Sinne wünsche ich uns allen eine schöne und erfolgreiche Segelsaison 2010 !

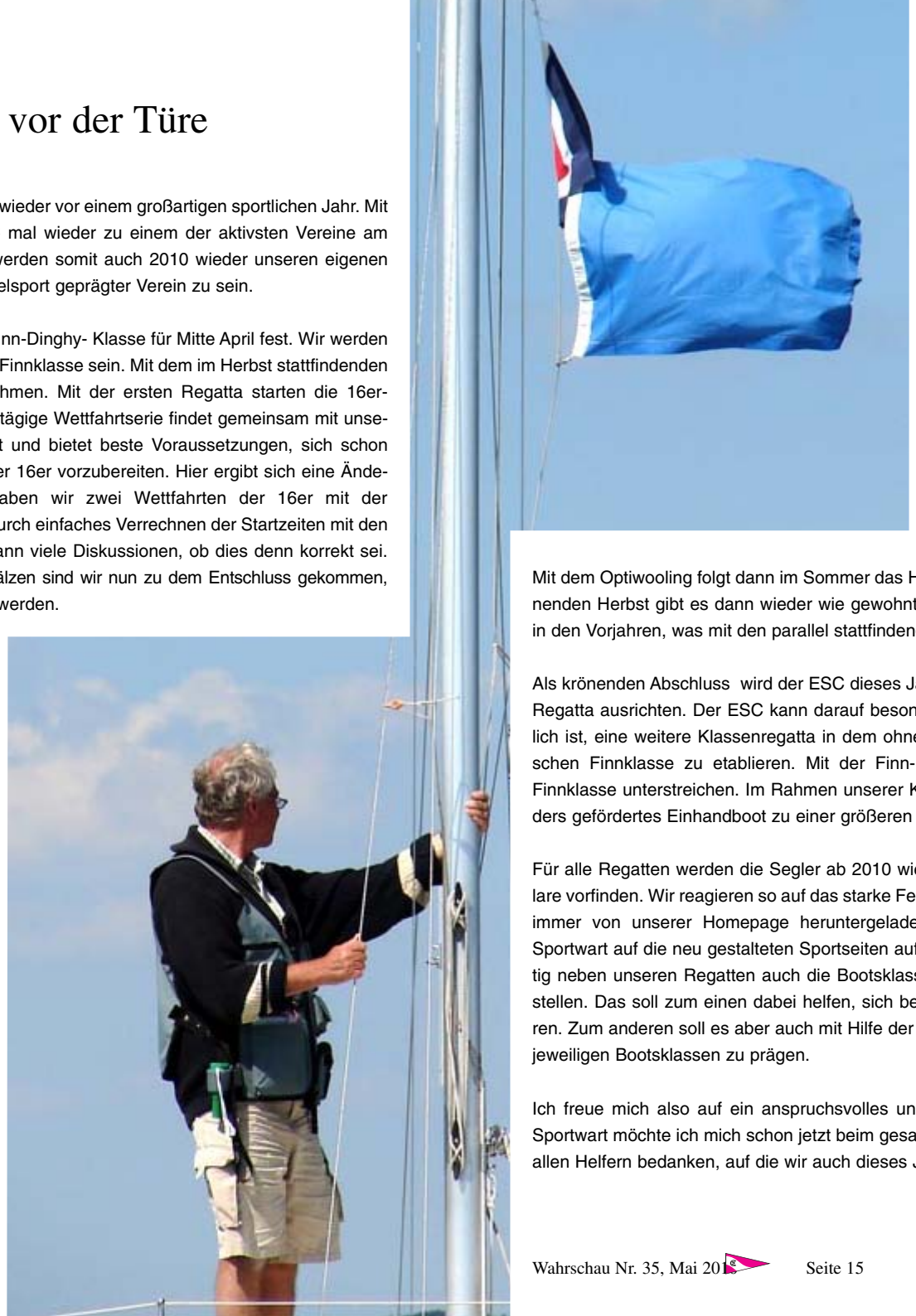
Ein sportliches Jahr steht vor der Türe

(Christian Gröbmüller) Der ESC steht dieses Jahr wieder vor einem großartigen sportlichen Jahr. Mit sage und schreibe neun Regatten dürfte der ESC mal wieder zu einem der aktivsten Vereine am Ammersee und überhaupt in Bayern zählen. Wir werden somit auch 2010 wieder unseren eigenen Ansprüchen gerecht, nämlich ein vom aktiven Segelsport geprägter Verein zu sein.

Den ersten offiziellen sportlichen Termin legte die Finn-Dinghy- Klasse für Mitte April fest. Wir werden hier offizieller Gastgeber für ein Klassentraining der Finnklasse sein. Mit dem im Herbst stattfindenden Finn-Cup, bildet diese Klasse den sportlichen Rahmen. Mit der ersten Regatta starten die 16er-Jollenkreuzer schon traditionell die Saison. Die dreitägige Wettfahrtserie findet gemeinsam mit unserer Clubmeisterschaft am Pfingstwochenende statt und bietet beste Voraussetzungen, sich schon frühzeitig auf die im Sommer folgende IDB-2010 der 16er vorzubereiten. Hier ergibt sich eine Änderung im Austragungsmodus: im letzten Jahr haben wir zwei Wettfahrten der 16er mit der Clubmeisterschaft kombiniert. Der Modus erfolgte durch einfaches Verrechnen der Startzeiten mit den Einlaufzeiten. Während der Saison 2009 gab es dann viele Diskussionen, ob dies denn korrekt sei. Nach langem Hin und Her und tagelangem Regelwälzen sind wir nun zu dem Entschluss gekommen, dass diese beiden Regatten nicht mehr kombiniert werden.

Bald folgt dann schon die erste Langstrecke „Um die Wurst“. Hier erwarten wir wieder viele Teilnehmer auch von anderen Clubs, da diese Regatta inzwischen wegen ihres hohen Faktors (1,06) einen wichtigen Betitrag zu Ammersee Yardstick Meisterschaft darstellt. Ich möchte an dieser Stelle wieder alle ESC-Segler ermutigen, sich aktiv an dieser tollen Regattaserie zu beteiligen. Die AYM ist eine Serie von 13 Regatten, die von den Vereinen am ganzen Ammersee ausgetragen wird. Alleine vom ESC begleitet inzwischen eine stattliche Gruppe von einem Dutzend Booten diesen Wettbewerb. Nicht umsonst ist der ESC nun schon zum fünften Mal in Folge zum erfolgreichsten Club der Meisterschaft gekrönt worden. Mehr Infos dazu findet man unter
www.ammersee-yardstick-meisterschaft.de

Im Juli kommen wir dann aus ESC Sicht zu dem diesjährigen Höhepunkt der Regattasaison 2010.



Der ESC richtet den Höppner Preis mit der nachfolgenden Internationalen Deutschen Bestenermittlung der 16er-Jollenkreuzer aus. Diese Veranstaltung entspricht im Prinzip einer Deutschen Meisterschaft und ist verbunden mit dem Höppnerpreis eine 7-tägige Veranstaltung, was natürlich eine besondere Herausforderung an den ESC darstellt. Auf Grund der schieren Dauer dieser Regatta sind wieder viele Helfer für Land- und Wasserdienst gefragt. Wir erwarten über 20 Starter, die sich in 10 spannenden Wettfahrten miteinander messen und am Ende der sieben Tage Ihren Meister feiern werden. Das Regattateam des ESC wird mit Sicherheit wieder unter Beweis stellen, dass der ESC einer Meisterschaft in jedem Fall gerecht wird.

Mit dem Optiwooling folgt dann im Sommer das Highlight unserer jüngsten Segler und mit dem beginnenden Herbst gibt es dann wieder wie gewohnt unser Kaffeehaferl. Dieses Jahr deutlich später als in den Vorjahren, was mit den parallel stattfindenden Punkteregatten der AY-Meisterschaft zu tun hat.

Als krönenden Abschluss wird der ESC dieses Jahr im Herbst eine kombinierte FD- und Finn Dinghy Regatta ausrichten. Der ESC kann darauf besonders stolz darauf sein, weil es nicht selbstverständlich ist, eine weitere Klassenregatta in dem ohnehin schon sehr vollen Regattakalender der olympischen Finnklasse zu etablieren. Mit der Finn-Regatta wollen wir das ESC-Kommitment für die Finnklasse unterstreichen. Im Rahmen unserer Klassenpolitik soll der Finn als ein beim ESC besonders gefördertes Einhandboot zu einer größeren Verbreitung finden.

Für alle Regatten werden die Segler ab 2010 wieder individuelle Ausschreibungen und Meldeformulare vorfinden. Wir reagieren so auf das starke Feedback der letzen Jahre. Alle Unterlagen können wie immer von unserer Homepage heruntergeladen werden. Mit diesem Stichwort möchte ich als Sportwart auf die neu gestalteten Sportseiten auf der ESC-Website hinweisen. Wir werden hier künftig neben unseren Regatten auch die Bootsklassen mit den entsprechenden Ansprechpartnern vorstellen. Das soll zum einen dabei helfen, sich bei der möglichen Auswahl eines Schiffes zu orientieren. Zum anderen soll es aber auch mit Hilfe der Klassenobleute gelingen, eine aktive Gruppe in den jeweiligen Bootsklassen zu prägen.

Ich freue mich also auf ein anspruchsvolles und sportliches Segeljahr. In meiner neuen Rolle als Sportwart möchte ich mich schon jetzt beim gesamten Regattateam, unseren Wettfahrtleitern und bei allen Helfern bedanken, auf die wir auch dieses Jahr nicht verzichten können.

Die Bootsklassen im ESC

(Christian Gröbmüller, ESC Sportwart) Der Echinger Segelclub beherbergt auf seinem Clubgelände und an seinen Bojen in Summe weit über 100 Boote. Obwohl sich über 20 verschiedene Bootsklassen am ESC tummeln, werden einige diese Bootsklassen im Rahmen der ESC-Klassenpolitik besonders gefördert.

Warum benötigt ein Club eine Klassenpolitik? Ziel einer Klassenpolitik ist es, dem sportlichen Leitbild des Clubs gerecht zu werden und vor allem sportliche Boote und deren Segler zu fördern. Durch eine Klassenpolitik ist es möglich, Boote ähnlicher Ausrichtung und Leistungsfähigkeit in Gruppen direkt gegeneinander segeln zu lassen. Der ESC schafft es dadurch auch, Klassenregatten mit einer hohen Eigenbeteiligung auszurichten. Der Klassenpolitik ist es zu danken, dass der ESC auf Grund seiner starken Bootsklassen auch internationale Meisterschaften für bestimmte Klassen austragen kann.

Der ESC bietet eine große Klassenvielfalt an, so dass eine oder mehrere sportliche Bootsklassen sowohl für den Einhandsegler als auch für den sportlichen Jollensegler und den ambitionierten Katamaransegler zur Verfügung stehen. Auch im Bereich der Kreuzer (Kajütboote) bietet der ESC mehrere sportliche Alternativen mit unterschiedlicher Ausprägung an.

Für welche Klassen man sich beim ESC entscheidet hängt von vielen Faktoren ab. In der Regel sind die Mindestvoraussetzungen dafür, dass es zum einen ein reviertypisches Boot und zum zweiten ein sportlich orientiertes Segelboot ist. Daneben soll das Boot auch finanzierbar sein, damit es dem Mitgliederprofil des ESC gerecht wird. Auf der ESC-Homepage wird man demnächst umfangreiche Infos zum Thema Klassenpolitik finden. Bei Fragen zu Bootsklassen bzw. Neuaufnahme von Booten ist wie immer der Vorstand zu kontaktieren.

Schiff im Porträt: Das Finn-Dinghy

(Andreas Schoop) Das Finn-Dinghy ist eine Einhandjolle für den sportlichen Segler. Mit einer Yardstickzahl von 110 ist es zwar nicht so schnell wie manch andere moderne Gleitjollen, doch hat das Boot andere Vorzüge. Das Finn erfordert einen fein abgestimmten Trimm, damit es seine maximale Bootsgeschwindigkeit fährt.

Wurde das Boot in seinen Anfängen noch aus Holz gebaut und mit Holzmast und Baumwolltuch gesegelt, hat es sich ständig weiterentwickelt. Heute kommen modernste Materialien zum Einsatz. Das Finn wird heute von verschiedenen Bootsbauern gefertigt. Bekannte Fabrikate sind unter anderen Devoti, Pata, Wilke und Mader.

Die Neuanschaffung eines Bootes kann mit einem Budget von ca. 15.000 Euro kalkuliert werden. Dieser stolze Preis hat seine Ursache sicher auch in einem gewissen Olympia-Aufschlag. Alternativ findet man auf dem Gebrauchtmarkt konkurrenzfähiges Material bis zu einem Alter von 10 Jahren, welches für etwa die Hälfte des Neuwertes zu bekommen ist. Für den Freizeit- oder Yardsticksegler gibt es im Gebrauchtmarktsegment die sogenannten Classic-Finns, also Boote älter als 15 Jahre. Es ist also möglich mit 2.000 Euro in das Finn-Segeln zu starten.

Multi-Euro der Hobie 16 am Comersee

(Doro Fischer) Der Saisonhöhepunkt für die bayerischen Hobie 16 Segler dieses Jahr war eindeutig die Multi-Euro am Comer See. So nah an München war eine Europameisterschaft schon lange nicht mehr! Nur knappe 7 Stunden Fahrt über die Alpen. Wir entschieden uns für die etwas längere aber entspanntere Strecke über den Fernpass. Es haben aber auch ganz hart gesottene Hängerfahrer die Harnadelkurven des Splügenpasses gemeistert. Ihr Trick: Einfach konsequent die Außenkurve nehmen und hoffen dass kein Bus kommt.

Am Bruder des Gardasees angekommen, hieß es erstmal einchecken und ein Plätzchen für Boot und Zelt auf dem von Hobies bevölkerten Freizeitgelände von Gravedonna finden. Da vor den Qualifikationsläufen für die Hobie 16 Euro schon der Hobie 16 Spi-Cup, die Hobie 16 Jugend Euro, die Jüngsteneuro im Hobie Dragoon und die Italienische Tiger Meisterschaft ausgesegelt wurden, war schon jede Menge Betrieb. Überall um einen herum wurde in niederländisch, italienisch oder französisch gefachsimpelt und gescherzt. Die Atmosphäre war einfach ansteckend.

Am nächsten Tag wurde es dann ernst. Alle Teams die nicht aufgrund ihres nationalen Ranglistenplatzes vorqualifiziert waren, mussten um die verbleibenden 21 Plätze in der Goldflotte kämpfen. Bis auf einen Helden mussten sich alle angereisten bayerischen Teams dieser Qualifikation stellen und der einzige, der es geschafft hat, war der Händler unseres Vertrauens, der wohl auch allen anderen bayerischen Katamaranseglern bekannt ist. Wir übrigen prügelten uns danach fröhlich und unverdrossen in der Silberflotte, ohne chice Eurosegel, um die internationale bayerische Ananas.

Zum Hauptevent wurde dann auch das Wetter meisterschaftswürdig. Bei 30 Grad und guten 4 Bft lieferten sich auf unserer Bahn 64 Boote in der Gold- und 62 Boote in der Silberflotte über 4 Tage

hinweg 12 heiße Rennen. Auf einer weiteren Bahn wetteiferten Tiger, Hobie 14 und FX-One um den Titel des Europameisters. Insgesamt waren über 200 Teams aus Europa und sogar 2 Teams aus den USA und aus Australien angetreten. So viele Teams machten nicht nur die Wettkämpfe zu einer spannenden Herausforderung, auch die Parties am Abend lebten von der vergnügten internationalen Meute. Wer nach dem offiziellen Abendprogramm immer noch nicht genug bekommen konnte, brauchte nur ein paar Schritte weiter zur Campingplatzdisco zu gehen.

Es war also von sportlichem Wettkampf bis Party alles dabei. Auch wenn wir nur die silberne bayerische Ananas gewonnen haben, so haben wir am Comer See doch unglaublich viel gelernt und einen Heidenspaß gehabt. Mit etwas Glück ist die nächste Euro auch nicht allzu weit weg. Wir machen jedenfalls über den Winter Konditionstraining: Nächstes Mal wollen wir auch ein Eurosegel haben!

Die mit dem im Segel

(Doro Fischer) Auch wenn diese Klasse das Segeln im Großen und Ganzen als lässige Freizeitbeschäftigung versteht, heißt sie doch mitnichten Hobby-Cat. Namensgeber ist der aus der Wellenreiter-Szene stammende Erfinder Hobie Alter, der im Jahre 1967 den ersten Hobie 14 herstellte. Dieser robuste Einhand-Strandkatamaran mit seinen bunten Segeln und den charakteristischen Bananenrümpfen war der Anfang einer ganz neuen Seglerszene. Die Hobie-Segler waren die Jungen Wilden und noch heute steht der Hobie-Way-of-Life für Party, Fun und Speed.

1969 war dann die Geburtsstunde des Hobie 16. Der Zweihand-Katamaran nach dem Vorbild des kleineren Hobie 14 ist heute mit über 100.000 hergestellten Booten die weltweit größte Katamaranklasse. Striktes One-Design, Robustheit, Langlebigkeit, ein großer Gebrauchtboote-Markt und eine Vielzahl von regionalen bis internationalen Regatten sprechen für den Hobie 16 (oder auch kurz 16er). Das optimale Crewgewicht liegt bei 135-140 kg, wer leichter ist als 129,3 kg sollte offiziell Ausgleichgewichte mitnehmen. Somit bietet er gerade Jugendcrews, die dem 420er oder auch schon dem Opti entwachsen sind einen guten Einstieg in die Katamaranszene. Das sieht auch der DSV so und hat den 16er zum offiziellen Jugendboot ernannt. Zudem haben die Jugendlichen den Erwachsenen hier tatsächlich mal etwas voraus: Die Jugend fährt bereits auf internationalen Meisterschaften mit Gennaker, während die „Großen“ sich noch nicht so recht entscheiden können. Der Süden hat allerdings einen gennakerfreundlichen Commodore, so dass hier alle Regatten auch für Gennaker ausgeschrieben sind.

Die technischen Daten für den Hobie 16:

Länge:	5,11 m
Breite:	2,41 m
Masthöhe:	7,92 m
Großsegelfläche:	13,77 qm
Focksegelfläche:	5,12 qm
(Genacker-Segelfläche):	17,50 qm
Gewicht:	145 kg

Bei uns im ESC gibt es momentan 4 Hobie 16 Crews:

- o Michael Klöppner, der mit den gelben Rümpfen, segelt auch beim größten Hack locker Einhand
- o Frank Kiefer und Andreas Koch, die mit der Diddl-Maus, ab dieser Saison segelt Frank auch Dyas
- o Martin Steuerer und Katrin Schiller, der mit dem weißen Rümpfen, kümmert sich auch um 420er
- o Doro Fischer und Christian Wolf,die mit dem bunten Segel, wollen diese Saison unbedingt zur Deutschen

Das sind aber noch lange nicht alle Hobie-Crews im ESC. Schließlich gibt es nicht nur uns „Nostalgiker“ sondern auch genauso viele Crews, die mehr auf Hightech (oder auch modernes Katamarandesign) stehen. Die segeln dann Tiger, genauer Hobie Tiger. Der Hobie Tiger ist eine eigene von der ISAF anerkannte internationale Regattaklasse. Einen Großteil seiner Attraktivität bezieht er jedoch aus der Tatsache, dass er nach Formula 18 Regeln konstruiert und in dieser Klasse sehr erfolgreich ist. In der Formula 18 segeln klassenübergreifend 18 Fuß Katamarane in attraktiven Feldern gegeneinander. Die F18 Klasse wächst kontinuierlich, während die etablierten Eintypklassen teilweise mit schrumpfenden Feldern zu kämpfen haben. Auch und gerade in Bayern werden immer mehr Katamaranregatten wegen sinkender Teilnehmerzahlen nicht nur als Klassen- sondern auch als offene Katamaranregatten ausgeschrieben.

Bei den ganz offenen Katamaranregatten, wo prinzipiell vom Schlauchbootkatamaran bis zum Tornado alles kommen kann, wird nach Yardstick gesegelt, was zu teilweise recht „interessanten“ Ergebnissen führen kann. In der Formula 18 wird dies intelligenter gelöst: Es gibt eine einheitliche Vermessungsformel die da sagt: Maximale Länge 18 Fuß, maximale Breite 2,60 m und Segelfläche am Wind ca. 21 m^2 bei gleichzeitigem Verbot von High-Tech Werkstoffen und einer Vorgabe für das Mindestgewicht des Bootes. Zudem werden die F18 Boote durch Gennaker und Doppeltrapez ihrem Anspruch als Rennkatamarane gerecht. Auf diese Weise schafft es die F18 Klasse, auf der Höhe der Technik zu bleiben und einen gesunden Wettbewerb unter den Herstellern anzuregen, ohne eine Kostenexplosion wie bei der Tornado-Klasse heraufzubeschwören.

Die genauen Daten des Hobie Tiger lauten:

Länge:	5,51 m
Breite:	2,50 m
Masthöhe:	9,00 m
Segelfläche Groß:	17,00 qm
Segelfläche Fock:	3,45 oder 4,51 qm
Segelfläche Gennaker:	19 oder 21 qm
Gewicht:	240 kg

Und das sind unsere Tiger-Crews im ESC:

- o Hermann Brandstetter und Steffen Schmidt, die mit den weißen Rümpfen, unsere aktuellen Clubmeister
- o Frank und Moni Prothmann, die Roten, zeigen ihrem Nachwuchs schon, dass Wasser ganz toll ist
- o Christian und Kathrin Heinecker, die mit den grauen (Beton-)Rümpfen, sieht man auch öfter auswärts
- o Joachim Bauer mit wechselnder Crew, hat auch weiße Rümpfe und segelt am liebsten bei richtig Wind

... oder ich war noch niemals in New York

(Bernhard Rückert) ... und auf Hawaii war ich auch noch nicht.
Es der 16. Januar, ich fahre an einem kalten Wintertag auf der Autobahn in der Schweiz in Richtung Chur. Die Berge sind schneebedeckt. Die anderen Autofahrer schauen etwas komisch, wenn sie mein Gefährt erblicken. Carsten Janka hat heute die Lauberhornabfahrt gewonnen und ich habe heute Nachmittag meinen Dart am Sempacher See abgeholt. Jetzt läuft der Anhänger mit den Booten von Klaus und mir im Rückspiegel hinterher.

Alles begann Ende September, als wir unsere Boote auf dem ESC-Gelände verladen und Klaus am 03. Oktober die Fahrt in die Schweiz zum Container-verladen absolviert, während ich mit der Nepomuk beim FD-Cup auf dem See herumfahre. Richtig los ging es dann am 16. November: Um halb fünf aufstehen, Abflug nach Amsterdam um 7 Uhr. Von Amsterdam mittags weiter nach Oranjestad / Aruba. Ankunft 17 h Ortszeit, bei uns daheim ist es jetzt Mitternacht. Die Kinder sind todmüde, aber immer noch wahnsinnig geduldig. Es ist 30 Grad warm, und auch in der Nacht wird es kaum kühler als 26 Grad. Als Deutsche sind wir hier eine absolute Ausnahme. Hier dominieren vor allem Amerikaner und Kanadier, die nur 4 - 6 Stunden Flugzeit hierher, kurz vor die Küste von Venezuela haben.

Hundemüde checken wir ein und auf dem Weg zum Zimmer treffen wir noch die Schweizer Segler, die uns ans Container-Entladen am nächsten Morgen früh um 9 h erinnern.

Mit 10 Minuten Verspätung werden wir schon ein bißchen schräg angeschaut, sind doch am nächsten Morgen schon alle Schweizer pünktlich am Container. Professionell wie immer ist alles bestens verpackt angekommen, alle Teile sind nummeriert, die Masten, die Beams, die Segeltaschen, Packtaschen und und und... Ein paar Stunden später sind fast alle 12 Darts aus dem deutsch-schweizerischen Container aufgebaut und natürlich starten wir auch gleich zur ersten Erkundungsfahrt.

Halbwind bei 4-5 Windstärken düsen wir die Küstenlinie entlang, unter uns türkisblaues, herrlich warmes Wasser - im November, ein Traum!! Aber auf einmal wird das Türkis recht dunkel und dann kann ich gar nicht mehr so schnell einen Haken schlagen, ohne Stefan's Gesundheit zu riskieren. Obwohl er recht schnell aus dem Trapez reingekommen ist, hat es auch schon gekracht: das Ruder war aufgelaufen und der Klappmechanismus komplett im Eimer.

Alles nicht so schlimm, dachte ich, denn ich hatte ja eine Menge Ersatzteile dabei. Also heimgefahren mit nur einem Ruder und Basteln angefangen. Tatsächlich war aber die Halteschraube korrodiert und ließ sich nach vergeblichen Versuchen, sie zu lösen nur noch abschneiden. Danach verbrachte ich einen halben Tag auf der Insel damit, eine geeignete Schraube zu finden, weil genau diese Schraube irgendwie niemand als Ersatzteil dabei hatte. Aber auch danach sollte ich noch so allerlei zum Basteln haben. Das Hahnepottstag war kurz vor dem Brechen, der Travellerhaken für die Großschot brach tatsächlich, was ich aber erst 15 Minuten vor dem Auslaufen zum 3. Wettfahrttag merkte. Das Vorstag war auszutauschen, von meinen

9 Reservesegellatten wurden 6 „verarbeitet“ und auch sonst gab es immer wieder etwas zu schrauben. Schlimmer erging es allerdings Klaus von Weitershausen. Peter und Hanna segelten mit seinem Boot raus und kamen im Schlepptau eines Fischerbootes wieder zurück: Der Mast hatte dem Wind von 25 Knoten nicht standgehalten und war gebrochen. Mit Mühe konnten wir Klaus wieder motivieren, in Verhandlungen mit den Holländern über deren Ersatzmast zu treten, weil wir leider keinen deutschen Ersatzmast dabei hatten. Pech hatte auch Dietmar. In einer Wettfahrt machte eine der leichten Aruba-Crews auf raumem Kurs einen unfreiwilligen Aufschießer, leider lag Dietmar in Luv und der Rumpf der Local Sailors bohrte ein ziemliches Loch in seinen Backbord-Rumpf. Zum Glück hatten ein paar Holländer am Vorabend bei einem anderen Boot schon Erfahrung beim Löcherspachteln gesammelt und irgendwie haben sie es hinbekommen, daß Dietmar am nächsten Tag doch wieder antreten konnte.

Wetter auf Aruba: kurz zusammengefasst - langweilig aber schön: 3 Wochen lang Temperaturen zwischen 29 bis 32 Grad, Sonne mit ein paar Passatwölkchen und Wind mit 20 Knoten, teilweise auch deutlich mehr, so daß man trotz ablandigem Wind immer schon draußen die weißen Wellenkämme brechen sehen konnte. Und weil November Regenzeit ist, hatten wir in der dritten Woche zwei 5-Minuten-Regenschauer, danach hatte der Passat auch diese Wolken weggeblasen.

Regattageschehen: es hätte so schön werden können, aber am ersten Tag war der Wind deutlich über 25 Knoten, so daß die Wettfahrten für diesen Tag abgesagt wurden. Um trotzdem die Tagespreise der Sponsoren vergeben zu können, wurde ein Wettschwimmen ausgetragen, ca 200 m raus aufs Meer, um eine Boje rum quer zum Strand ca 150m und wieder zum Strand zurück. Der schnellste Mann und die schnellste Frau erhielten die Uhr. Wir erreichten Platz 3 (Stefan) und 5 (ich) bei den Männern und wären damit sicher die schnellste Crew gewesen, bei den Uhren gingen wir aber leer aus.

Tag 2 ging fast genauso aus. Diesmal war der Wind gerade so segelbar, am oberen Ende von Stärke 6 - auf den Bildern sieht das immer so harmlos aus....Wir hatten einen super Start und lagen nach 2 Runden kurz vor der Leetonne an Platz 5. Was danach folgte war fürs Lehrbuch: Drücker von hinten, vorn unterschnitten, Vorschoter über Bord und ....Abgang. Wer will, kann das unter http://www.sailshots.co.uk/Dart18%20Day2/default.htm genießen. Die Seite ist wirklich zu empfehlen.

≠Man sieht allerdings auch, wie man es richtig macht, als Uli und Thomas Krause aus dem Allgäu trotz verdächtiger Schräglage nach Unterschneiden eben doch nicht kentern und schließlich eine Aruba-Crew, die für diese Kenterung wirklich eine 6.0 in der künstlerischen B-Note verdient gehabt hätte. Ergebnis bei uns war nach der Kenterung und einem kleinen Schaden Platz 25, das hatten wir uns anders vorgestellt.

An diesem Tag wurde auch nur eine Wettfahrt gesegelt, so daß am Ende auch nur 9 von 12 Wettfahrten zustande kamen. Nachdem wir auch noch in der 8. Wettfahrt kenterten, war das ein Streicher zuviel, zumindest um unser Ziel „unter die TOP 10“ zu kommen noch zu erreichen. Insgesamt hat es aber unheimlich Spaß gemacht, 9 Wettfahrten bei solch herrlichen Bedingungen zu fahren, bei glitzernden Wellen, flachem Wasser, Trapezwind pur und einer super Stimmung auf dem Wasser und an Land.

Wir haben uns außerdem über den 3.Platz unserer Freunde Matthias Huber und Dominik Volke gefreut, ein tolles Comeback nach dem Europameister-Titel von 1997 für Matthias.

...und nach der Regatta? Das Wetter blieb uns treu und Sabine konnte endlich mal die Füße hochlegen und Bücher lesen. Die Boote wurden wieder verpackt und auf einmal waren die Container samt (fast) aller Segler wieder verschwunden.

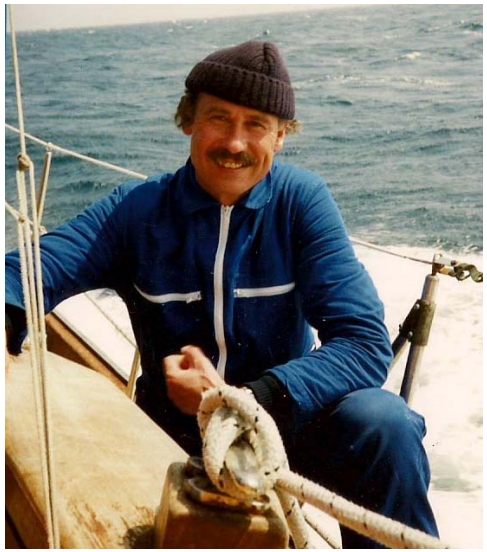
Die Amis machten sich mit ihren Handtüchern wieder auf den Liegestühlen breit - die sind nämlich genauso schlimm mit ihren Handtüchern wie man es den deutschen Touristen nachsagt, nur vielleicht noch etwas fetter. Bei manchen Exemplaren im Pool vermutete man, daß die bestimmt in den Pool „gekrant“ worden sind. Wir hatten nun endlich Zeit für uns, um gemeinsam ausgiebig Sabines und Niklas Geburtstag zu feiern, zu schnorcheln und an den strandnahen Riffs die Fische zu beobachten. Ich durfte Parasailing ausprobieren, und gemeinsam haben wir die Unterwasserwelt mit einem Unterwasserfenster-Boot erkundet, die Insel im Jeep umrundet, eine Straußenfarm besucht, Shoppen in Oranjestadt...

Aruba ist eine wüstenartige Insel, die aber ganz reizvolle Ecken an der wilden Nord-Ost Küste bietet, an der die Wellen, vom Passat aufgetürmt, entgegenbranden. Schließlich haben wir am Strand die erste Adventskerze entzündet, auf unserem Sand-Adventskranz, bevor wir zu Nikolaus wieder nach Hause gekommen sind. So richtig wollten wir dann doch nicht auf unseren Winter verzichten, den Glühwein, Pätzchen, Schneemänner (echte) und Weihnachtsbaum. Jetzt sind wir wieder da, die Boote bring ich in den nächsten Tagen ins Winterlager. Oben auf den Bergen glänzt der Schnee und die Kinder fragen immer wieder: „Papa, wie spät ist es in Aruba?“ und „Wann fahren wir wieder nach Aruba?“. Vielleicht fahren wir wieder mal hin, Hawaii wird dann noch etwas warten müssen...

Liebe Yacht-Youngsters

(Ute Kaiser) ... nur damit Ihr es wisst: wir Alten sind gnadenlos neidisch, dass Ihr zusammen mit Philip und Günther zum Jugendtörn in die Adria startet, freuen uns aber auch sehr, dass diese tolle Tradition endlich wieder auflebt und wünschen Euch mindestens so viel Spaß, wie wir ihn hatten. Damit Ihr eine Vorstellung davon bekommt, was Mami und Papi, Onkel und Tante und sogar Opa in ihrer Jugend für tolle Hechte waren, erzählen wir Euch mal, wie wir vor fast 25 Jahren das Mittelmeer unsicher gemacht haben und hoffen, auch von Euch einen ausführlichen Bericht in der nächsten Wahrschau zu lesen.

(Ute Kaiser) Schon 1987 (!) hatte sich die ESC-Jugend Großes vorgenommen: im Gegensatz zu vergangenen Jahren, in denen wir uns in der nördlichen Adria bewegt hatten, sollten jetzt südlichere Gefilde angesteuert werden. Herbert Sedlmeier war es gelungen, eine riesige Formosa 51 zu chartern und so hatten 16 Jugendliche die Gelegenheit, je eine Woche Segeln Total zu erleben. Da Günther Dörrich mit von der Partie war, hofften wir auch längere Strecken ohne Unterbrechung zu bewältigen.
Am Karfreitag brachen wir, die zweite Crew, bei strahlendem Sonnenschein mit einem VW-Bus zur Fahrt nach Brindisi in Süditalien auf. Nach 20 Stunden standen wir müde, aber gut gelaunt im Hafen vor unserem Traumschiff. An Bord schlief noch alles und später erfuhren wir, dass unsere Vorgänger nach einer problematischen Überfahrt erst in der späten Nacht festgemacht hatten und gerne noch einige Stündchen verschnauft hätten. Aber auch uns zog es, nach einer größtenteils durchwachten Nacht, an einen gedeckten Frühstückstisch und leise, aber unaufhaltsam nahmen wir das Schiff in Besitz. Während wir uns noch Rührei und Schinken schmecken ließen, brach die Crew I zu einer kleinen Weltreise auf, um warme Duschen zu suchen (und nicht zu finden). Noch mal ein gemeinsamer Fototermin und schon liefen wir bei Sonnenschein in Richtung Korfu aus.



Schon die leichte Brise aus Nord zeigte uns, dass ein Schiff dieser Größe den Einsatz aller Kräfte und eine gut eingespielte Mannschaft erfordert. Die ersten Stunden auf See verbrachten wir damit, die Küche zu organisieren und den Speiseplan für die kommende Woche aufzustellen. Denn dass gutes Essen für die Stimmung an Bord ausschlaggebnd ist, hat uns Herbert als erstes gelernt. Bei der Wacheinteilung entschieden wir uns für 3 x 3 Mann (und Frau), die jeweils drei Stunden Dienst tun sollten - ein System , das sich bestens bewährte.

Die erste Nacht verlief ruhig und noch mussten wir uns in dicke Anoraks hüllen, da die Temperaturen keineswegs tropisch waren. Niemand hatte mit der

Gasthof Eberhardt

Besitzer: Familie Klaus Strobl

Stegener Straße 8
82279 Eching a. Ammersee
Telefon 0 81 43 - 13 37
Telefax 0 81 43 - 9 50 46

Dienstag Ruhetag, Mittwoch ab 17 Uhr geöffnet

Unser beliebter Gasthof befindet sich in Ammerseenähe und bietet seinen Gästen:

deftige Brotzeiten und schmackhafte Speisen, gutbürgerliche bayerische Küche und freundlichen Service, gemütliche Gaststuben und Biergarten unter Kastanien,

Räumlichkeiten für Hochzeiten, Familien- und Vereinsfeiern und sonstige Veranstaltungen bis 80 Personen,

moderne Appartements, komfortabel ausgestattet mit Dusche/WC und Farb-TV.

Auf Ihren Besuch freut sich Familie Klaus Strobl

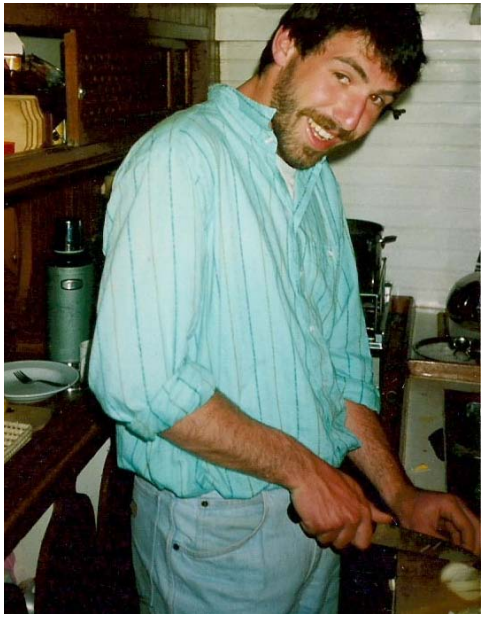
gefürchteten Seekrankheit zu kämpfen und die hohe Dünung konnten uns nichts anhaben. Schon zum 6-Uhr-Wachwechsel war Albanien im Dunst zu erkennen und der blutrote Sonnenaufgang versprach einen schönen Tag. Da es Ostersonntag war, begann die diensthabende Wache im ganzen Schiff Eier zu verstecken, von denen dummerweise nicht mehr alle gefunden wurden. Das letzte fand ich, völlig zerdrückt, am Ende der Woche in der Tasche meines Overalls (wo ich es wahrscheinlich selbst versteckt hatte!).

Da die Temperaturen jetzt sprunghaft anstiegen, fanden wir uns bald alle auf dem geräumigen Achterdeck zum Sonnenbaden ein. Die Luftmatratze war ständig heiß umkämpft und bald roch es auf dem ganzen Schiff nach Sonnencreme und Schweinebraten, den Christl Sedlmeier zur Feier des Tages zubereitete. Nach dem auch auf See empfangbaren und gültigen „urbi et orbi“ konnte sie viel Lob für das gelungene Mahl ernten. Anschließend war wieder Achterdeck zum Verdauungsschläfchen angesagt. Wie manche schon befürchtet hatten, waren Helmut Hirsch und Christian Herrmann (genannt Moby) zusammen auf einem Schiff für unsere Lachmuskeln fast zuviel. Dazu kam noch ihr ominöser Freund „Wernä“ aus Kiel, so dass man fast schon von einem Narrenschiff sprechen konnte. Wie man unschwer erkennen kann, ließen wir es uns so richtig gut gehen und die Stimmung stieg mit der Sonne.

Gegen zwei Uhr kam Korfu in Sicht. Wie die Insel so aus dem glitzernden Meer in den blauen Himmel wuchs, schlug uns das Herz schon höher. In ruhigeren Gewässern wagte es der männliche Teil der Mannschaft sogar ins noch relativ kühle Nass zu springen, was mit Hilfe der Dirk (als Liane à la Tarzan) zu einem echten Spektakel wurde. Zum Wasserbunkern und Duschen liefen wir den kleinen Hafen von Gouvia an, um dann bei hereinbrechender Dunkelheit sauber und gestriegelt nach Korfu-Stadt zu schippern, wo noch ein kleiner Landgang zum Essenfassen geplant war. Zum Ärger und Schrecken der Skipper war die gewählte Fahrrinne dann auf einmal nicht mehr tief genug! Aber 124 PS von Volvo erledigen so eine Sache schnell, diskret und ohne Aufsehen. Zur Warnung folgender Schiffe, ließen wir ein blaues Blitzlicht an der Untiefe zurück.

Für den nächsten Tag war Landgang geplant. Um das Landesinnere zu erkunden, mieteten wir uns ein kleines Auto und zwei Motorräder (ohne Helm) und fuhren zu einem Kloster auf der anderen Seite, das uns der Autovermieter empfohlen hatte (wie tausenden anderen auch). Die Insel präsentierte sich zu dieser Jahreszeit in voller Blütenpracht und machte die Fahrt zu einem eindrucksvollen Erlebnis. Trotzdem trieb es uns mit Macht zum Schiff zurück, denn Segeln kann halt durch nichts übertroffen werden. Mit der Sonne verließen wir dieses schöne Fleckchen Erde und an Deck liefen die Vorbereitungen zum Abendessen auf vollen Touren. Gemüsesuppe stand auf dem Speise-

plan und Stephan, der uns damit beglücken wollte, tat in seinem Eifer fast zuviel des Guten. Fast zwei Tage und Nächte füllte das Gebräu unsere Mägen und Folgendes und schließlich mussten wir den Rest doch den Fischen überlassen.



Dubrovnik hieß unser nächstes Ziel, eine Etappe, für die wir fast 2 1/2 Tage eingeplant hatten. Doch frischte der Wind beachtlich auf und die achterliche Richtung beschleunigte uns auf eine durchschnittlich 6 Knoten. Die hohe Dünung schaukelte uns ordentlich hin und her und machte uns beim Steuern doch ziemliche Schwierigkeiten. Um einigermaßen Kurs zu halten, arbeiteten wir wie besessen am Ruder, doch die 30 Tonnen entwickelten eine Eigendynamik, der wir auf die Dauer nicht gewachsen waren (den „Hundsbiesler“ hätte man vom All aus sehen können!). Die Küche blieb kalt und wir hielten uns mit Tee und Kaffee bei Laune. Während der Nacht sank das Baro und tatsächlich begann es gegen 1 Uhr ordentlich zu krachen. An Deck blieb nur, wer unbedingt gebraucht wurde, der Rest der Mannschaft fand sich zu einem gemütlichen Plausch in der Mittschiffskabine zusammen. Unten war vom Unwetter kaum etwas zu merken und man fühlte sich wie Jonas im Bauch des Walfischs, während draußen ganz schöne Hektik herrschte. Doch auch dieses Wetter verlief dank der Voraussicht der Skipper, die rechtzeitig die Segel geborgen hatten und unseres Motors, der von Andi Gleiser die Woche vorher noch generalüberholt worden war, recht glimpflich und zurück blieb nur eine kalte, störrische Brise, die uns jetzt genau auf die Nase kam. Zusätzliche Aufregung bescherten uns kleine Vögel, die durch den starken Wind aufs offene Meer hinausgetrieben worden waren und völlig entkräftetauf unserem Schiff Zuflucht suchten. Einen von ihnen konnten wir gerade noch, bevor er ins Meer gespült wurde, fangen. In unserem mittlerweile leeren Osternest fand er unter einen sicheren Unterschlupf.

In Dubrovnik angekommen machten wir direkt neben einer öffentlichen Bushaltestelle fest und wie wir so einer nach dem anderen aus der Kajüte gekrochen kamen, waren wir natürlich der Aufmerksamkeit der Passanten sicher. Völlig entgegen guter Seemannschaft brachten wir Klamotten, Polster, Betten und uns selbst zum Trocknen an Deck und sahen bald einer Jahrmarktsbude durchaus ähnlich. Eigentlich sollte ja auch der Kultur ihr Tribut gezollt werden, doch vergeblich versuchten die Skipper, uns die berühmte Altstadt von Dubrovnik schmackhaft zu machen. Erst einmal mussten wir die Vorräte aufzufrischen, wozu sich der benachbarte Markt bestens eignete. Und dann ließen wir uns von Anke Leitermeier (jetzt Steuerer - ja damals ging das los) mit einem riesigen Topf Kässpatzen verwöhnen. Mit Körperpflege und Kartenschreiben verging der restliche Vormittag. Als dann auch noch die Sonne zum Vorschein kam, war von Kultur natürliche keine Rede mehr. Die Skipper mussten ihren Mittagschlaf abbrechen und die Anker wurden gelichtet.

Für die Nacht sollte eine kleine vorgelagerte Insel angelaufen werden. Trotz Streites über den Weg dorthin, gelang es uns, die Einfahrt zu finden. Beim abendlichen Bordfest wurden die Weinflaschen hervorgeholt, die während der Fahrt unter stregem Verschluss geblieben waren. Wie immer bei solchen Gelegenheiten wurde bis tief in die Nacht gelacht und gefeixt und jede Menge Seglerlatein gesponnen.

Schon ganz in der Frühe warfen wir die Leinen los und brachen in Richtung Split auf. Der Himmel war wieder blankgefegt und ein kräftiger Wind zwang uns sogar zum Reffen der Segel. Innerhalb der vorgelagerten Inseln war jetzt auch vermehrt mit Berufsschifffahrt zu rechnen. Da Split als Hafen für diese Nacht nicht mehr in Frage kam, nächtigten wir in Hvar, einem ungeschützen aber romantischen Ort.

Die Zeit drängte. Schon morgen sollten wir in Trogir unser Schiff abliefern. Vorher war aber noch ein großer Fototermin angesagt, denn von außen sahen wir wirklich sehr eindrucksvoll aus. Außerdem brauchten wir noch ein paar “Angeberbilder”.

Zu diesem Zweck setzten wir unseren Cheffotografen Alex, auch Kodak genannt, ins Rettungsboot, drückten ihm seine Kamera und eine Scheibe Brot in die Hand und kappten die Leinen. Kleiner und kleiner wurde er, während wir an Bord hektisch alles hochzogen, was wir hatten. Um das Bild abzurunden, schoss er auch noch Bilder aus luftiger Höhe des Großmastes, wohin wir ihn mit dem Bootsmannsstuhl befördert hatten. Unaufhaltsam rückte das Ende näher und wir mussten am späten Nachmittag in Trogir festmachen. Ein weiterer Jugendtörn war zu Ende und auf fast 500 Seemeilen waren wir zu einer eingeschworenen Gemeinschaft zusammengewachsen. Wir möchten noch einmal unseren Skippern für die Mühen und souveräne Durchführung des Törns danken. Wir hoffen, dass sich die Tradition in den nächsten Jahren weiter fortsetzten wird.

ESC-Termine 2010

ESC Regattatermine

am:	wann & wo	Veranstaltung:
30.01.10 Samstag	18:00 Uhr Clubhaus	Grünkohlessen mit Giersbergs *Bitte anmelden*
26.02.10 Freitag	19:30 Uhr Clubhaus	Clubabend Reiseberichte
13.03.10 Samstag	09:00 Uhr ESC-Gelände	Arbeitsdienst-(Anmeldung beim Takelmeister)
14.03.10 Sonntag	10:00 Uhr Kloster Andechs siehe Einladung	Traditionelles Weißwurstfrühstück
03.04.10 Samstag	9:00 bis 15:00Uhr Winterlager, ESC-Gelände	Auslagern Dickschiffe, Jollen Clubboote
01.05.10 Samstag	10:00 Uhr Treffpunkt Maibaum 11:30 Uhr Club	Maibaumfeier in Eching Hissen Clubstander und Ansegeln
	siehe Aushang	allgemeines Segeltraining
15.05.10 Samstag	18:00 Uhr Clubhaus	Seglerhock / Grillen
22. – 24.05.10	siehe Ausschreibung	„Pfingstwettfahrt“ S16 Jollenkreuzer RR
23.05.10	siehe Ausschreibung	Clubmeisterschaft Pfingstgrill
12.06.10	siehe Ausschreibung	„Um die Wurst“ Yardstick+Catstick ESC Langstreckenpokal 1.Wettfahrt Ammersee Yardstick Meisterschaft
19.06.10	Echinger Sportplatz	Sonnenwendfeier Gmd. Eching
26.06.10 Samstag	18:00 Uhr Clubhaus	Seglerhock / Grillen
10.07.10 Samstag	18:00 Uhr Clubhaus	Seglerhock / Grillen
17. – 23.07.10	siehe Ausschreibung	Internationale Deutsche Bestenermittlung „IDB“ S16 Jollenkreuzer RR
24.07.10 Samstag	ESC Clubhaus siehe Einladung	ESC Sommerfest - *Bitte anmelden* Bootstaufen-
30.07. – 01.08.10	siehe Ausschreibung	Nachmittags : Opti-Warm-up-Training ESC-Opti-Wooling-Regatta RR

06.08.10 Freitag	11:00 Uhr Clubgelände	Echinger Ferientag beim ESC
07.08.10 Samstag	18:00 Uhr Clubhaus	Seglerhock / Grillen
21.08.10 Samstag	18:00 Uhr Clubhaus	Seglerhock / Grillen
04.09.10 Samstag	18:00 Uhr Clubhaus	Seglerhock / Grillen
25.09.10	siehe Ausschreibung	„Kaffeehaferl“ Yardstick+Catstick ESC-Langstreckenpokal 2.Wettfahrt
02. – 03.10.10	siehe Ausschreibung	FD-Cup Ranglistenregatta Finn-Cup Ranglistenregatta
24.10.10 Sonntag	11:00 Uhr ESC-Club	Absegeln, Einholen Clubstander
30.10.10 Samstag	9:00 bis 15:00Uhr ESC- Gelände, Winterlager	Einlagern Optis, Jollen, Dickschiffe Clubboote
06.11.10 Samstag	09:00 Uhr ESC-Gelände	Arbeitsdienst- (Anmeldung beim Takelmeister)
	siehe Aushang 14 bis 19 Uhr	Echinger Vereine-Schießen
27.11.10 Samstag	18:00 Uhr Gasthaus Roming	ESC-Mitgliederversammlung (siehe Einladung)
11.12.10 Samstag	19:00 Uhr Gasthaus Eberhardt	ESC-Weihnachtsfeier (siehe Einladung)

henry´s

TSF-Sportgaststätte
Catering/Freestylecooking

Schwalbenweg 1, 89231 Neu-Ulm

Stockholm ist eine Reise wert - 2. Teil

Nachdem die Gäste von Helmut von Stockholm abgereist waren, erwartet der Strohwitwer sehnsüchtig die Rückkehr von Eva, die mit dem Bus von München anreisen will

(Helmut und Eva Giersberg) Da uns Hermann in 14 Tagen auf der dänischen Insel Bornholm erwartet, nehmen wir die Abkürzung durch den Mälarensee und durch den Södertälje-Kanal mit Schleusen und einer Brücke, die nur zweimal am Tag geöffnet wird. Mit etwa 15 Schiffen im Konvoi geht es durch die Schleuse in die Marina Södertälje und am nächsten Tag weiter zur Erholung vom Trubel der Städte in die ruhige Fifong-Bucht, wo wir vor Anker gehen.

Ein Höhepunkt unseres Törns ist wieder der traumhafte Naturhafen auf der kleinen Schäre Svartkogsskär, wo wir bereits 2006 geankert haben. Auch diesmal sind es nur vier Yachten, die hier ankern. Immer noch ein Geheimtip! Kurzer Stop in Arkösund, wo wir nur einkaufen und Diesel nachfüllen und dann weiter in die Bucht Häskö/Lisselön. Und wen trefen wir da vor Anker liegend: die „Viking“, die wir bereits von Liepaja her kennen. Hallo und Absacker an Bord und dann spät abends (oder war es schon morgens?) in die Koje. Im Gegensatz zur neu erbauten Marina Gryts Varv (200 Kronen) ist es im kleinen Fischereihafen von Händelöp sehr viel preiswerter (50 Kronen) und ganz ruhig. Der nächste Stopp ist in dem Segelhafen von Figeholm und dort treffen wir schon wieder die „Viking“. Und zwei Stegplätze weiter liegt auch die „Timpe Te“ mit Werner und Rosi, unsere Nachbarn vom Winterlager in Fehmarn. Die Welt ist eben doch ein Dorf! Am nächsten Morgen großer Abschied - wer weiß, wo wir uns wiedersehen.

Wir wollen wieder in „unsere“ Ankerbucht Solberganäset, finden unseren Ankerplatz frei und fühlen uns hier wie zu Hause. Aber lange bleiben können wir leider nicht, und so fahren wir am nächsten Morgen weiter nach Kalmar, wo wir Rosi und Werner von der „Timpe Te“ wiedersehen und am darauffolgenden Tag nach Kristianopel wo wir „Timpe Te“ usw. usw. Schon immer wollten wir nach Utklippan, einer 15 sm vor der Küste vorgelagerte Schäre, die als Notha-fen für die Fischer, dann im 18. Jhd. als Stützpunkt für die englische Marine und jetzt als Nothafen und Zwischenstopp für die Yachten dient, die nach Simrishamn oder nach Bornholm wollen. Da die Schäre aus zwei voneinander getrennten Inselchen besteht und es ohne Beiboot unmöglich ist, auf die andere Seite zu kommen, stehen Kähne zur freien Verfügung. Wir rudern auf die Südinsel, von der man einen Blick auf das vorgelagerte Riff mit der Robbenkolonie hat. Und tatsächlich sehen wir eine große Robbe auf den Felsen liegen, wie sie sich in der Sonne aalt.

Am nächsten Morgen stehen wir schon um 05.00 Uhr (!!) auf, um mit einem Schlag nach Bornholm zu kommen. Schließlich sind es über 50 sm hart am Wind. Und ärgerlicherweise hat unsere

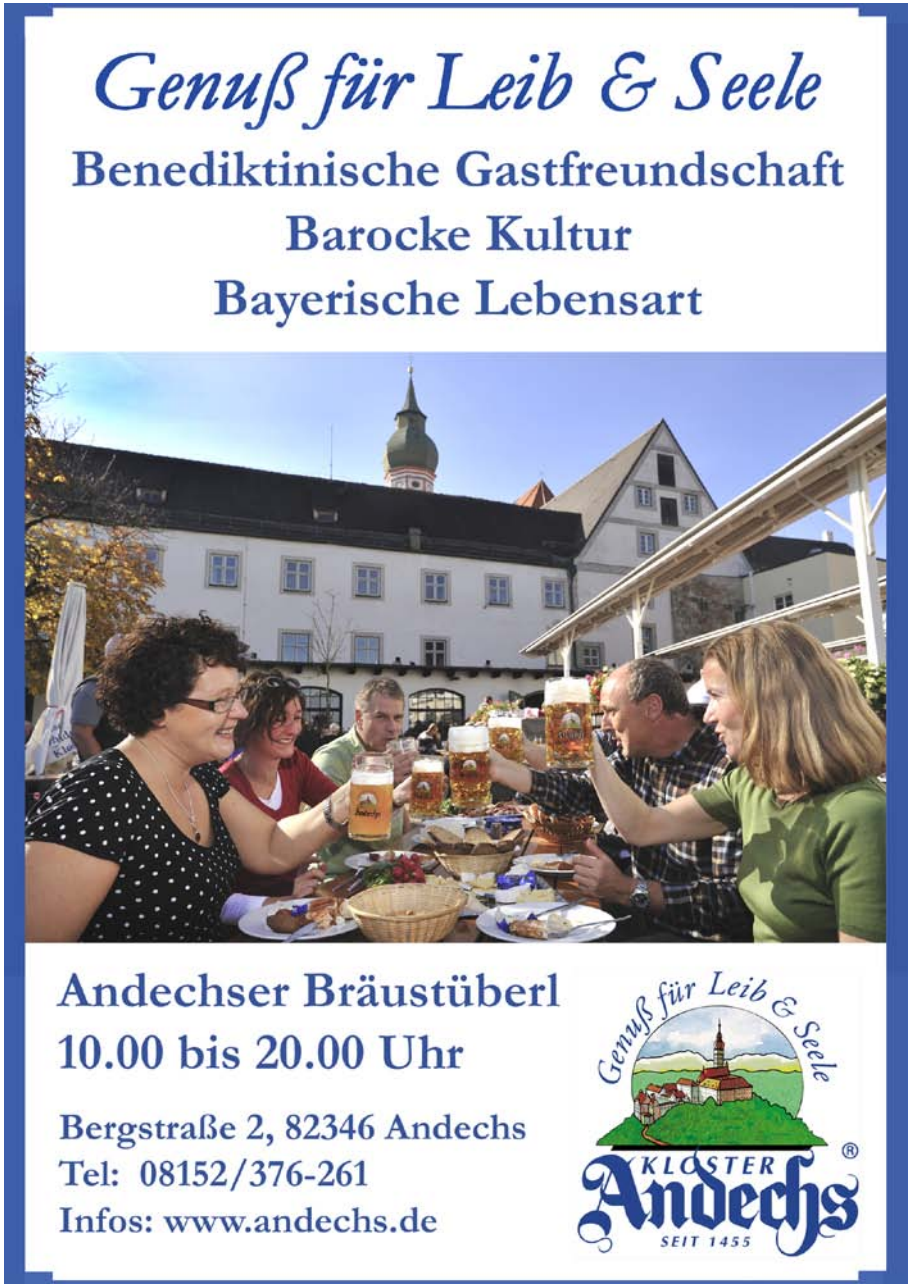
Selbststeueranlage ihren Geist aufgegeben, sodass ich die gesamtem 11 Stunden am Ruder stehen muß. Wie schön, daß unser elektronisches Navigationsprogramm so exakt funktioniert und uns immer den genauen Ort angibt. Zum Abschied schaut uns ein Seehund mit seinem Kugelkopf und den großen runden Augen nach - so als ob er uns eine gute Überfahrt wünschen möchte.

Auf Bornholm machen wir in dem sicheren Innenhafen von Allinge fest und weil es hier so schön ist, bleiben wir hier, bis Hermann kommt, um dann mit uns zurück nach Rügen und Stralsund zu segeln. Mit dem Fährboot fahren wir in 40 Minuten zu den Inseln Christiansö - auch bekannt als Erbseninseln - und besichtigen die ehemalige Festung, die abwechselnd von Dänen, Schweden, Engländern, Deutschen und Russen besetzt war. Jetzt ist es ein touristisches Highlight und wird nur noch von etwa 60 Insulanern bewohnt.

Hermann kommt mit der Fähre aus Saßnitz an, und wir holen ihn in Rönne mit dem Linienbus ab. Wer glaubt, daß Bornholm eine flache Insel ist, der irrt gewaltig. Mit dem Rad geht es immer steil bergauf, und falls es dann bergab gehen sollte, haben wir Gegenwind. Trotzdem erkunden wir Burg Hammershus - Europas größte Burgruine, den Hafen Gudhjem, wo wir die „Sonne von Gudhjem“ essen (golden geräucherte Heringe mit Spiegelei), in Nexö besuchen wir das Geburtshaus des Dichters und Nobelpreisträgers Hans Andersen Nexö und im Landesinneren die wehrhaften Rundkirchen.

Jetzt heißt es aber Abschied zu nehmen von unseren neuen Freunden Jörg und Jonas auf ihrer „Summer Wind“ und den weiten Schlag nach Rügen zu wagen. Das Wetter ist moderat, Sonnenschein, Halbwind - aber alles von Hand gesteuert. Da ist es hilfreich, mit Hermann einen zweiten Steuermann zu haben! In Glowe auf Rügen erwartet uns bereits Uli mit seiner ARIUS und nimmt unsere Leinen an. Und wer liegt am Nachbarsteg? Die SUMMER WIND von Jörg und Jonas. Das gibt ein fröhliches Wiedersehen!

Unser nächster Schlag bringt uns am Leuchtturm Dornbusch vorbei in das enge Fahrwasser von Hiddensee. Herman steuert konzentriert im engen Tonnenstrich, muß einem schnellfahrenden Taxiboot ausweichen - und setzt die HEBSI sanft auf Schlick. Mit voller Fahrt zurück und Krängung nach Lee kommen wir wieder frei. Ab jetzt steuert der



Kapitän! Um mich von einer nördlichen Untiefentonne an Backbord freizuhalten -zwei Spitzen nach oben - nehme ich einen gehörigen Abstand. Und laufe ebenfalls an der Fahrwasserrinne auf! Peinlich, peinlich. Der Schwell einer vorbeifahrenden Fähre schaufelt uns frei und wir können im engen Hafen von Kloster festmachen. Wir besuchen mit dem Rad das Haus von Gerhard Hauptmann, den Leuchtturm Dornbusch und das Quermarkenfeuer Gellen.
Im Hafen von Vitte treffen wir alte Bekannte - Moni und Reiner mit ihrer ANDIAMO aus Berlin, die wir 2006 in Karlskrona kennengelernt haben.

Hermann muß zurück nach München und deshalb fahren wir nach Stralsund, damit er pünktlich seinen Zug erreicht. Am nächsten Morgen segeln wir nach Barhöft und treffen uns am nächsten Tag nach einer Fahrt durch den Bodden mit unseren Freunden Sepp und Guni in Zingst in der familiär geführten Marina Kloß. Freundlich, hilfsbereit und sehr zu empfehlen. Der andauernde Westwind dreht auf Süd /Südost und jetzt wollen wir das Wetter ausnützen und fahren am geschlossenen Nothafen Darß vorbei - das Gerücht sagt, daß irgendwann gebaggert werden soll!! - und legen in Warnemünde im alten Strom längsseits an.

Am nächsten Tag um 5.00 Uhr aus den Federn und um 5.45 Kurs auf Burgstaaken/Fehmarn. Der Wind bläst mit 5 Bft von achtern und wir machen gute Fahrt. Leider dreht der Wind über West nach Nordwest - genau gegenan - die Wellen werden höher und wir verlieren Fahrt und müssen gegenan kreuzen. Ein Blick auf die Karte - noch 22 sm bei 2 Knoten VMG. Das heißt, wir sind nach bisher 4 Stunden und 17 sm noch 10 - 11 Stunden unterwegs und auffrischen kann es auch noch. Wir kehren um und laufen nach Kühlungsborn ab. Eine schwere aber richtige Entscheidung. In der großen aber unpersönlichen und teuren Marina Kühlungsborn lernen wir Kerstin und Peter kennen und beschließen, morgen ganz früh gemeinsam nach Fehmarn auszulaufen.

Am nächsten Tag um 6.30 startbereit, der Wind kommt mit 4 Bft aus S/SE und wir rauschen mit 2 x gerefftem Groß und halb eingerollter Genua mit 5 - 6,5 Kn Kurs 310° nach Fehmarn. Um 10.00 frischt der Wind auf und dreht nach West - wir haben 5-6 Bft und in den Böen 7 Bft und haben teilweise 7,5 Kn Fahrt mit Motorunterstützung. Endlich um 11.30 machen wir an der Weilandt-Pier im Päckchen fest und messen im Hafen immer noch 8 Bft. Das haben wir gut geschafft. Zum Abschluß unseres Törns gibt es im „Goldenen Anker“ noch mal Scholle satt.

Auf unserem Sommertörn 2009 nach Stockholm und die schwedische Ostküste haben wir 1.196 Seemeilen zurückgelegt - ohne Schäden aber mit vielen neuen Freundschaften - bei teilweise starkem Wind aber meist sonnigem Wetter und 120 Litern Wein. Wir hoffen, dass Euch unser Bericht gefallen hat und Euch Anregungen für eigene Unternehmungen geben konnte, denn...

... Stockholm ist wirklich eine Reise wert.

Rechenschaftsbericht 1. Vorstand der ESC Mitgliederversammlung, 29.11.2009

Der Geschäftsbericht des Vorstandes zur jährlichen Mitgliederversammlung ist immer auch ein Rückblick auf die vergangene Saison.

Die Segelsaison 2009 begann sehr durchwachsen mit vielen kühlen Regentagen und einem schönen Mai. Umso enttäuschender waren die ersten Sommermonate. Ein traumhafter August und September, zum Teil auch der Oktober, entschädigten uns jedoch für alles. Bis in den Oktober hinein hatten wir wunderbar warmes Segelwetter mit ausgeglichenen Winden. Unsere Schönwettersegler, auch die, die durchaus Wind vertragen, sind voll auf ihre Kosten gekommen.

Der seglerische Höhepunkt war sicherlich die „Internationale Deutsche Bestenermittlung“ der Dart 18 vom 21-24. Mai. Der ESC ist zwar schon in Übung bei der Ausrichtung von nationalen und internationalen Meisterschaften, trotzdem ist eine solche Veranstaltung immer wieder eine Herausforderung der besonderen Art. Das Programm umfasste 9 Wettfahrten, die bei unterschiedlichsten Windbedingungen stattfanden. Die Dart-Segler lieferten sich und somit auch uns höchst spannende und faire Wettfahrten. Aufregend für den Veranstalter war auch die Auslegung der Wettfahrtregeln und Meldebedingungen. Zum anspruchsvollen Rahmenprogramm gehörten

unter anderem eine Stadtführung in Landsberg und ein gemeinsames Essen in einer Traditionsgaststätte. Zusammen mit der bekannt hervorragenden Bewirtung im ESC, da gilt mein besonderer Dank Steffi Nutz, unserer Küchenchefin, war das eine wunderbar gelungene Meisterschaft. Unsere Gäste und wir waren begeistert.

Die ESC Yardstick-Regatten „Um die Wurst“, unsere Clubmeisterschaft, das „Kaffeehaferl“ und die Ranglistenregatten der 16er Jollenkreuzer, sowie der Flying Dutchman waren auch in dieser Saison von unseren Mitgliedern hervorragend besucht und auch bei den Gästen nach wie vor sehr beliebt. Wir können stolz sein auf die hohen und noch immer steigenden Meldezahlen.

Auch das Opti-Wooling konnte bei strahlendem Sonnenschein durchgeführt werden, leider waren die Winde nicht wirklich herausfordernd. Unsere starken eigenen Teilnehmer/innen konnten wieder einmal vordere Plätze belegen.

Wie schon in den letzten Jahren möchte ich von der Ammersee Yardstick Meisterschaft (AYM) berichten. Der ESC hat nunmehr zum 5.Mal in Folge die Wertung für den erfolgreichsten Verein und damit wieder den Vereinspokal gewonnen. Seit 2009 hat der ESC mit Susanne und Philip Karlstetter die Organisation derAYM übernommen.

Liebe Mitglieder, eine so ereignisreiche Saison, wie die vergangene, ist für die gesamte Vorstandschaft immer eine besondere Herausforderung. Wir sind dabei auf sehr viele Helfer aus dem Verein angewiesen, insbesondere auch auf unsere erfahrenen und langjährigen Mitglieder und Clubkameraden. Der Echinger Segelclub ist für mich vergleichbar mit einem filigranen Gebäude, dass getragen wird von zahlreichen Säulen, sei-

nen Mitgliedern. Viele Säulen tragen dabei schwere Lasten, andere haben dies jahrzehntelang getan und bedürfen nun einer Entlastung. Davon zeugen die zahlreichen hohen Geburtstage und die Zugehörigkeitsjahre vieler Mitglieder, die beinahe so hoch sind, wie der Club alt. Viele neue „Säulen“ sind hinzugekommen und haben ihre Aufgaben übernommen. Umso schmerzlicher trifft es, wenn die Nachricht vom Ableben eines engagierten, erfahrenen Mitgliedes im besten Alter uns erreicht. So geschehen im Mai diesen Jahres, als Manfred Steuerer vollkommen unerwartet verstarb.

Kaum dass wir diese Nachricht begriffen und wirklich realisiert hatten, kam wenige Wochen später erneut eine ebenso traurige Nachricht. Viel zu früh verstarb auch unser Mitglied Karl-Heinz Nutz.. Noch während wir versuchten das Unbegreifliche zu verstehen, erreichte uns im September erneut

die Nachricht vom Tod eines langjährigen Mitgliedes und Familienvaters, Michael Kurz, der schon 1973 zu uns als Jugendmitglied gekommen war.

Wie auch in den vergangenen Jahren war unser Kalender voll von Terminen zusätzlich zu unseren Regatten. Der Echinger Ferientag im ESC hat schon Tradition. 25 Echinger Kinder probierten dieses Jahr aus, wie sich Segeln anfühlt. Nicht zuletzt diese Veranstaltung bringt uns wichtigen Nachwuchs aus unserer Heimatgemeinde und wir hoffen, so ein wenig von der Anerkennung und Zuwendung der Gemeinde zurückgeben zu können.

Hierzu gehören auch der Besuch der ESC'ler bei der Maibaumfeier der Gemeinde und auch die rege Teilnahme am Vereineschießen im Herbst. Ich freue mich sehr, dass auch diese Veranstaltungen im ESC so große Resonanz finden.

Die Beteiligung beim ESC-Sommerfest war leider wieder geringer als die Organisatoren erwartet und erhofft hatten. Es ist schade, dass diese Traditionsveranstaltung nicht mehr Mitglieder anspricht. Unter den Gästen konnten wir den zweiten Bürgermeister der Gemeinde Eching, Herrn Rank begrüßen.

Mit Beginn dieser Saison haben wir einen neuen Internetauftritt, der laufend optimiert wird. Ein Großteil der Kommunikation im Verein läuft bereits über dieses Portal. Im ESC-Clubhaus ist jetzt auch ein geschützter WLAN Zugang eingerichtet.

Der ESC hat sich auch in diesem Jahr wertvolle und nützliche Investitionen leisten können:
o Das marode und kaputte, alte Schlauchboot (Totalschaden) wurde durch ein neues, größeres mit umweltfreundlichem Motor ersetzt. Es hat sich im Trainings- und Regattabetrieb bereits bestens bewährt. Damit ist unsere Motorbootflotte wieder komplett und vielleicht nächstes Jahr auch bei einem externen Training, z.B. am Gardasee, einsatzfähig.
o Die Krananlage auf dem ESC-Gelände wurde auf einen technisch einwandfreien Stand gebracht und vom TÜV abgenommen.
o Eine Krananlage in der Bootshütte wird im Winter installiert.
o und es wurde neues Geschirr angeschafft.

seit über 40 Jahren
LUGE
Bauunternehmung
Bauplanung
82279 Eching am Ammersee, Moosstr. 4
Tel. 08143/93910 - Fax 08143/939119
E-Mail: info@Lugebau.de / planung@Lugebau.de

Die Segelsaison 2010 ist fertig geplant, die Regattatermine stehen fest. Der ESC wird im Juli wieder eine Internationale Deutsche Bestenermittlung (IDB) der 16er-Jollenkreuzer durchführen. Schon jetzt möchte ich alle unsere 16er- Segler bitten, sich diesen Termin freizuhalten. Am Pfingswochenende findet auch eine Ranglistenregatta dieser Klasse statt. Als Bereicherung unseres Angebotes an Klassenregatten wird parallel zur FD-Ranglistenregatta eine Finn-Ranglistenregatta organisiert.

Die nächste Saison stellt die Vorstandschaft unter das Motto „Jugendförderung, mit der Jugend für die Jugend“. Hier sind verschiedene Aktivitäten fest eingeplant, wie ein Jugendtörn in den Pfingstferien nach Kroatien und ein auswärtiges Training unserer Jüngsten und Jugendlichen. Ziel ist eine nachhaltige Förderung unserer Jugend. Ich möchte hier unsere Mitglieder um tatkräftige Unterstützung unserer Jüngsten- und Jugendarbeit bitten. Wir sind dabei, eine neue Jugendgruppe zu etablieren. Wir können uns glücklich schätzen, eine hoch motivierte Jüngstenwartin, einen tatkräftigen Jugendwart und einen engagierten Jugendsprecher in unserem Verein zu haben.

Wie in den vergangenen Jahren wurde der Echinger Segelclub durch Bürgermeister Luge und dem Echinger Gemeinderat fantastisch unterstützt. Hierfür bedanken wir uns auf das herzlichste.

Auch möchte ich mich bei der Seenverwaltung und den zuständigen Mitarbeitern des Landratsamtes in Landsberg für ihre schnelle und unbürokratische Unterstützung bei der Beschaffung von notwendigen Genehmigungen bedanken.

Ich möchte die Gelegenheit nutzen, all unseren Helfern, und deren sind es wirklich sehr viele, für ihren vorbildlichen Arbeitseinsatz im ESC im Namen der Vorstandschaft, aller Mitglieder und auch ganz persönlich herzlich zu danken. Dies gilt für die zahlreichen Aktiven rund um den Sportwart, den Takelmeister und den 2. Vorstand. Die Trainer und Helfer unsere Jüngsten und Jugendgruppen möchte ich an dieser Stelle besonders hervorheben. Sie alle ermöglichen die so erfolgreiche Durchführung unserer Veranstaltungen.

Meinen Vorstandskollegen möchte ich für ihre Arbeit und Kollegialität danken. Wir waren und sind ein gutes Team, und natürlich danke ich in diesem Zusammenhang auch unseren Ehepartnern, ohne die wir diese Vorstandsarbeit kaum bewältigen könnten. Die offene und vertrauensvolle Kommunikation der Vorstände untereinander und der Mitglieder mit der Vorstandschaft hat insbesondere in diesem Jahr sehr geholfen, auch schwierige Situationen gut zu bewältigen.

Um das Gebäude Echinger Segelclub ist es gut bestellt. Es steht auf einem stabilen Fundament, dank seiner seglerisch aktiven Mitglieder. Der ESC ist mittlerweile der drittgrößte Segelclub am See. Dies gilt für die Mitgliederzahlen und auch für die Anzahl ausgerichteter Regatten. Die niedrigen Beiträge und Gebühren ermöglichen es vor allem Familien, den Segelsport im ESC auszuüben. Unsere Finanzen sind ausgeglichen, bei immer noch geringen Mitgliedsbeiträgen, die seit vielen Jahren nicht gestiegen sind, sowie moderaten Gebühren. Dies trotz stetig steigender Ausgaben

für die laufenden Kosten. Der Grund hierfür ist die umsichtige und restriktive Haushaltspolitik unseres Schatzmeisters und das disziplinierte Verhalten der Vorstandschaft. Besonders hervorheben möchte ich die kräftige finanzielle Zuwendung der Dart-Klassenvereinigung zur Meisterschaft und die großzügige Spende unseres 2.Vorstandes.

Nachdem ich im letzten Jahr über unsere Klassen- und Flottenpolitik gesprochen habe, heuer nun ein paar Worte zur Bojenvergabe: das Verfahren zur Vergabe einer ESC-Boje ist unverändert. Jedes ordentliche Mitglied kann sich formlos auf eine Interessentenliste bei der Schriftführerin setzen lassen. Über die Vergabe einer Boje an ein Mitglied entscheidet die Vorstandschaft.
o Maßgeblich ist das Engagement des Mitgliedes für den Club,
o die seglerische Aktivität,
o die Clubzugehörigkeitsdauer
o und die Wartezeit auf dieser Liste.
o Darüber hinaus muss das Boot der Flottenpolitik des Vereins entsprechen.
Für die nächste Saison wurde bereits eine Boje neu vergeben, eine weitere Boje kann noch vergeben werden. Bewerbungen für diese Boje können bei der Schriftführerin eingereicht werden.

Der ESC Vorstand verändert sich auch in diesem Jahr wieder. Unser Sportwart Uli Groß gibt sein Amt nach zwei engagierten und arbeitsreichen Jahren ab. Ich darf ihm hier für seine erfolgreiche Arbeit im Namen aller Mitglieder und Regattasegler ganz herzlich danken.

Für das Amt bewirbt sich Christian Gröbmüller, ESC Takelmeister, er hat dabei die einhellige Unterstützung der Vorstandschaft. Das vakant gewordene Amt des Takelmeisters soll auf Wunsch der Vorstandschaft Stephan Spiel übernehmen. Wir bitten um Unterstützung bei seiner Wahl.

Unser 2.Vorstand, Klaus Dieter Schure stellt sich wieder zur Wahl, worüber ich ganz besonders glücklich bin. Seiner Frau sei hier für ihre Überzeugungskraft herzlich gedankt.

Weiter stehen zur Wahl unsere sehr erfolgreich agierende Wahrschau-Redakteurin Ute Kaiser. Ihr gebührt hier ein ganz besonderer Dank für die Erstellung unserer einzigartigen „Wahrschau“.

Ein neuer tatkräftiger Jugendvertreter, Daniel Westholm, wurde von unseren Jugendlichen zum Sprecher gewählt und bittet um die Bestätigung durch die Mitgliederversammlung. Daniel hat das volle Vertrauen der ESC Vorstandschaft.

Das Amt des 1.Rechnungsprüfers ist heuer ebenfalls neu zu besetzen. Unseren beiden Rechnungsprüfern, Joachim Frauendienst und Manfred Dreyhaupt, möchte ich für ihre jahrelange Arbeit hier Dank sagen im Namen des ESC's.
Ich wünsche uns allen nun einen guten und erfolgreichen Verlauf der heutigen Mitgliederversammlung und bedanke mich für ihre Aufmerksamkeit.

Rolf Konjack

Unterdießen,
28.11.2009

Ammersee Yardstick Ausschuss oder was ist eigentlich eine Yardstickzahl?

(Rolf Konjack) Mathematisch gesehen ist eine Yardstickzahl nur eine natürliche Zahl. Vielen Bootseignern erscheint sie jedoch als sehr unnatürlich. Yardstick, ein Wort, das aus dem englischen kommt, steht für Elle, also ein Gliedermaß. Im Technischen steht es für Maßstab, im (Segel)-sportlichen ist es ein Beurteilungsmaßstab. Damit hätten wir es schon: es ist ein Berechnungssystem für Segelregatten, das es erlaubt, unterschiedlichste Boote unterschiedlichster Bauart in einer Regatta gegeneinander antreten zulassen, vergleichbar etwa mit dem Handicap System des Golfsports. Die Yardstickzahl soll also die Leistungsfähigkeit eines Bootes, nicht einer Mannschaft, wiedergeben. Keinesfalls soll der „Gesundheitszustand“ von Boot und Segel in dieses Rating eingehen. Bei einer Regatta wird für alle Teilnehmer die gesegelte Zeit gemessen (von der Wettfahrtleitung) und nach folgender Formel in eine berechnete Zeit umgerechnet:

$$\text{Berechnete Yardstickzeit} = \frac{\text{Gesegelte Zeit} \cdot 100}{\text{Yardstickzahl}}$$

Je kleiner die Yardstickzahl eines Bootes ist, desto schneller muss das Boot segeln. Ein Teilnehmer einer Yardstickregatta segelt also gegen die Zeit. Das Handicap-System Yardstick liefert nur sehr ungenaue Vergütungsfaktoren, es ist ein „Gentleman's System“. Exaktere Werte liefern das ORC oder IMS System. Das Yardsticksystem soll das Regattasegeln fördern, der zeitliche und auch finanzielle Vermessungsaufwand für den Segler soll jedoch auf ein Minimum reduziert werden. Es ist ein empirisches System, dem im wesentlichen Erfahrungswerte und Ergebnisse von Regattabahnen zugrunde liegen. Die Verwendung von Wettfahrtergebnissen darf nur unter Berücksichtigung von Gegebenheiten wie Wind, Wetter, Regattabahn usw. Berücksichtigung finden, dabei muss von einer geübten und eingespielten Crew ausgegangen werden. Mit dem Yardsticksystem kann jeder Bootstyp in dieses System integriert werden. Es zeichnet sich aus durch Merkmale wie: „So einfach wie möglich“ und „so gerecht wie möglich“. Eine Yardstickzahl ist gegenüber dem Mitsegler oder aber dem Wettfahrtleiter nicht verhandelbar. Jeder Segler und auch Wettfahrtleiter entnimmt die Yardstickzahl für ein bestimmtes Boot einer Yardstickliste, am Ammersee der dem Revier angepassten Liste des Ammersee Yardstick Ausschusses.

Im Herbst des Jahres 2003 beschloss die Ammersee Seenkonferenz die Vergabe der Yardstickzahlen für den Ammersee in die Hände eines dafür zu gründenden Ausschusses zu legen. Die Seenkonferenz ist eine freiwillige Zusammenkunft aller Regatten austragenden Vereine am Ammersee, vertreten durch ihre Sportwarte oder Vorsitzenden. Es wurde der Ammersee Yardstick Ausschuss (AYA) gewählt. Er sollte von nun an die Yardstickzahlen für die auf dem Ammersee regattierenden Boote festlegen. Der Ausschuss besteht aktuell aus 6 Mitgliedern, die für zwei Jahre gewählt sind. Er gab sich im Frühjahr 2004 eine Geschäftsordnung, die die Arbeitsweise und Struktur des Ausschusses regelt.

Geschäftsordnung

Die Tätigkeit des „Ammersee Yardstick Ausschusses (AYA)" versteht sich als Service für die Segler und Yacht-Clubs am Ammersee. Sie berücksichtigt bei ihren Entscheidungen die Empfehlungen der Vereine, Art der Yacht, Regattaergebnisse und die speziellen Verhältnisse des Reviers Ammersee. Eine absolute Genauigkeit der Yardstickzahlen kann nicht erreicht werden. Insbesondere hat keine Yacht einen Rechtsanspruch auf eine bestimmte Yardstickzahl. Der Ausschuss ist kein Schiedsgericht und kann auch nicht als solches in Anspruch genommen werden.

1. Die „Ammersee Yardstick Konferenz" (AYK) wählt für zwei Jahre den Obmann und fünf weitere Mitglieder in den AYA.
2. Der AYA wird vom Obmann geleitet. Der AYA tagt nach Bedarf, jedoch mindestens zweimal jährlich. Die Sitzungen werden vom Obmann einberufen.
3. Der AYA vergibt auf Grund von Regattaergebnissen, eigenen Erkenntnissen und Regeln, sowie Vorschläge der Vereine eine Ammersee-Yardstickzahl (AYZ).
4. Der AYA sorgt darüber hinaus für eine angemessene Öffentlichkeitsarbeit und veröffentlicht ein mal im Jahr die aktuelle Ammersee-Yardstick-Liste. Der AYA pflegt den Kontakt zu den Regattaausrichtenden Verbandsvereinen und hilft ggf. den Verantwortlichen bei der Festlegung der Yardstickzahl von Regattateilnehmenden Booten am Ammersee. Der AYA hat das Recht, zu wichtigen Yardstickregatten Beobachter zu entsenden.
5. Bei der Festlegung einer AYZ ist nicht nur auf die Erfüllung einzelner Kriterien zu achten, sondern auch darauf, dass Bevor- oder Benachteiligungen nicht eintreten. In der Regel sollen die Entscheidungen einstimmig fallen, ist dies nicht möglich, entscheidet die einfache Mehrheit der Mitglieder des AYA. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Obmannes. Unmittelbar befangene Mitglieder, das sind Bootseigner oder Steuerleute von zu behandelnden Booten, sind bei derartigen Abstimmungen nicht stimmberechtigt.
6. Die Entscheidungen des AYA sind verbindlich. Wer zu einer Yardstick-Regatta eines Verbandsvereines am Ammersee meldet, unterwirft sich der Ammersee Yardstick-Liste des AYA und hat für die betreffende Regatta keine Einspruchsmöglichkeit, wenn die AYZ aus der aktuel len Tabelle zur Anwendung kommt.
7. Bei Vorlage von yardstickrelevanten Fakten, die bei der Vergabe der AYZ nicht bekannt waren, überprüft der AYA die vormals vergebene AYZ.
8. Anträge für Vergabe einer neuen AYZ oder zur Überprüfung einer bestehenden AYZ sollen über einen Verbandsverein in Schriftform an den AYA gerichtet werden. Dazu ist eine Deklaration das Boot betreffend dem Ausschuss zu zuleiten.
9. Die jährliche Ammersee Yardstick-Liste wird zu Saisonbeginn eines Jahres im Internet durch den AYA veröffentlicht. Neuaufnahmen und Änderungen werden in der laufenden Segelsaison in diese Liste eingearbeitet.
   April 04

Der Ammersee Yardstick Ausschuss besteht aus folgenden Mitgliedern:

- Rolf Konjack (ESC), Obmann
- Helmut Settele (SGA)
- Dirk Dieber (USCA)
- Bernd Müller-Hahl (SCLL)
- Albert Fuchs (SCIA)
- Markus Wegmann (BSVR), Schriftführer

Um für die Ermittlung von Yardstickzahlen eine einheitliche Grundlage zu haben erstellte der AYA folgendes Regelwerk:

Feststellungen und Regeln

Revierbeschreibung: Der Ammersee als Revier für Regattasegler weist überwiegend schwache, stark drehende Winde mit Windstärken zwischen 1 bis 3 Beaufort und geringer Wellenhöhe mit kurzem Wellenabstand auf. Die Hauptwindrichtungen sind Südwest bis Nordwest, meist böig. Bei anhaltender Hochdrucklage konstante Winde, nachmittags aus Nordost bis Ost, im Sommer oftmals nachts und morgens Südwind bis zu 3 BF, konstant.

1. Feststellungen und Grundlagen zur Vergabe einer AYZ
   1.1 Als Orientierung für die Ermittlung einer AYZ gilt die aktuelle DSV und die gültige Ammersee Yardstickliste. Veränderungen am Boot führen gemäß den Regeln des AYA, ergänzt durch die DSV Yardstick Regeln, zu veränderten Yardstickzahlen. Es ist das Ziel des AYA eine revierbezogene Yardstickzahl zu ermitteln.
   1.2. Der in den „Yardstickzahlen des DSV, System + Regeln" festgelegte Yardstickgrundstandard und die Ergänzungen des AYA hierzu sind verbindlich.
   1.3 Änderungen am Boot nach diesen Regeln bedürfen einer Deklaration des betreffenden Bootes an den AYA zwecks Erteilung einer AYZ.
   1.4 Der AYA sieht es als seine vornehmliche Aufgabe an, einen gerechten Ausgleich zwischen den Booten verschiedener Klassen und Konstruktionen, sowie deren Ausbauvarianten herzustellen. Revierbedingte Performance Vor- oder Nachteile einzelner Boote sind durch das Yardstick-Ausgleichssystem anzupassen. Es ist Aufgabe der Klassenvereinigungen einen Ausgleich zwischen den Booten innerhalb der Klasse herzustellen. Vorgaben der Klassenvereinigungen werden bei der Entscheidung einbezogen.
   1.5 Die in der DSV-Yardstickliste aufgeführten Yardstickzahlen für Konstruktionsklassen und Yardstickzahlen für „One-Off's" (das sind Einzelanfertigungen, Serien mit geringer Stückzahl und modifizierte Serienboote) können für die Vergabe einer AYZ nur Richtwerte sein. Deklaration und / oder Messbriefe sind dem AYA zu zusenden.

1.6 Der AYA behält sich vor, für Werftklassen eine Standard-Segelgröße, sowie eine Standard-Spinnaker-/Gennakergröße festzulegen.
1.7 Änderungen am Rigg führen nur dann zu einer Veränderung der Yardstickzahl, wenn sich die Größe der Segelfläche aus (größtem) Vorsegel (Fock, Genua) und Großsegel und/ oder die Segelfläche des Spinnakers verändert.
1.8 Ein Boot kann in einer Segelsaison nur mit einer YS-Zahl des AYA segeln.
1.9 Nicht berücksichtigt werden seglerische Mannschaftsleistungen und die Pflegezustände von Boot, Segel und Material.

2. Regeln des AYA
2.1 Abweichung von der im Grundstandard festgelegten Segelfläche (berechnet aus der Summe von Großsegel und Genua bzw. Fock):
Überschreitung der max. Segelfläche bis jeweils 10 Prozent (100,1% - 110%; usw.) -1YP
Unterschreitung von 90% der max. Segelfläche bis jeweils 10% (89,9% - 80%; usw.) +1YP
Überschreitungen der Standard-Spinnaker-Größe F bis jeweils 20% (100,1 % - 120%) werden korrigiert mit je -1YP.
Unterschreitungen der Spinnackerabmaße werden nicht vergütet.
2.2 Segelt eine Yacht, die nach Klassenvorschrift mit Spinnaker oder Gennaker fährt, in einer ganzen Saison oder länger ohne Spinnaker oder Gennaker, so erhält diese nach erfolgter Deklaration an den AYA eine Vergütung.+1YP. Das Segeln ohne Spinnaker oder Gennaker in einzelnen Wettfahrten oder Wettfahrtserien ergibt keine Vergütung.
2.3 Punkt 4.1 der DSV Yardstickregeln „ 96 Std. Melderegel“ entfällt.
2.4 Punkt 4.5.7 der DSV Yardstickregeln entfällt, d.h. ein Boot darf einen Gennaker-Baum und einen Gennaker fahren, auch wenn die Klassenvorschriften etwas anderes vorgeben.
2.5 Ein Boot, das mit Spinnaker (alle frei fliegenden Vorsegel) gemeldet ist, darf in derselben Regatta abwechselnd einen symmetrischen oder einen asymmetrischen Spinnaker setzen (Punkte 4.5.6 und 4.5.10 entfallen damit).
2.6 Zusätzliche Trapeze werden eingestuft (max. 3) pro Trapez mit -1YP

Ammersee Yardstick Ausschuss April 2009

Auf der Seenkonferenz 2007 wurde der AYA aufgefordert, für den Ammersee eine Revier-Liste zu erstellen. Die gültige DSV-Yardstickliste sollte nur noch als Orientierung dienen. Im Jahr 2009 wurde eine entsprechende Liste der Seenkonferenz vorgestellt und eingeführt.
Mittlerweile ist die Ammersee-Yardstick-Liste bei allen Revierregatten eingeführt und bindend für die Wettfahrtleitungen. Andere Reviere haben unsere Yardstickzahlen übernommen oder stehen im engen Kontakt zum AYA. Die positiven Erfahrungen haben den AYA in seiner Arbeit bestärkt und motiviert. Sie sind ein schöner Erfolg für das Engagement seiner Mitglieder und den daran beteiligten Vereinen. Die Ammersee Yardstick Liste ist in der jeweils neuesten und damit gültigen Version unter www.ammersee-yardstick-meister.de/ einzusehen, bzw. herunterzuladen.

In der laufenden Segelsaison finden nahezu an jedem Wochenende eine oder auch mehrere Yardstickregatten auf dem Ammersee statt. Gekrönt wird diese beliebte Art, Segelsport zu betreiben durch die seit 2001 statt findende Ammersee Yardstick Meisterschaft. Sie wird von 12 Vereinen an verschiedenen Wochenenden ausgerichtet und kürt den besten Steuermann, oder die beste Steuerfrau. Auch wird der beste aller teilnehmenden Vereine ausgesegelt. Um in die Endauswertung zu kommen genügen schon 4 gesegelte Wettfahrten. Regeln und Wertung für diese überaus beliebte Meisterschaft sind wie folgt:

Wertung auf Basis der Anlage RO -Ranglistenordnung des DSV

(http://dsv.org/fileadmin/user_upload/media/_regatta_olympia/pdf/Ranglistenordnung_mit_Anlage.pdf)

o Abweichung:
o m = 1 (immer 1, gilt für jede Regatta)
o der Faktor wird wie folgt festgelegt:

o es gilt die Formel: RA = f x 100 x ((s+1-x):s)

Anzahl Starter	Faktor
1 - 10	1,00
1 - 20	1,02
21 - 30	1,04

f: Durch die Klassenvereinigung festzulegender Faktor 1,0 < f < 1,6.
Mindestens die Hälfte aller vergebenen Faktoren muss kleiner oder gleich 1,2 sein.
s: Zahl der Boote, die in der Regatta mindestens einmal gezeitet wurden.
x: Gesamtplatz des entsprechenden Bootes in einer Regatta (Die Klassenvereinigung legt einheitlich für ihre Klasse fest, ob für s und x bei Ranglistenregatten mit mehr als 25% ausländischer Beteiligung alle Boote oder nur die deutschen Boote zählen)
m: Multiplikator; Zahl der Ranglistenwertungen aus einer Regatta
RA: Punkte aus Regatta A für die Rangliste (kann bis zu m-mal eingehen)
R: Ranglistenpunktzahl = arithmetisches Mittel aus den 9 besten Wertungen
RA des Berechnungszeitraums

Zum Abschluss möchte ich alle Segelsportler des Ammersees ermuntern, an den Yardstickregatten teilzunehmen, auch wenn nur wenig oder keine Regattaerfahrung vorhanden ist. Die Veranstalter und Vereine geben sich sehr viel Mühe, um den Teilnehmern attraktive Veranstaltungen zu bieten. Es erwarten den Seglern nicht nur tolle Preise und unterhaltsame Seglerhocks, sondern auch und vor allem wunderschöne, spannende Segelerlebnisse. Wenn vielleicht auch die ersten Plätze durch die Spitzensegler belegt sein mögen, Überraschungen sind immer möglich. Die letzten Plätze sind in der Regel bereits reserviert. Übrigens, wer hinterher segelt, hat dafür einen sichreren Platz in der ersten Reihe und kann die besten Segler hervorragend beobachten und viel von ihnen lernen, abgesehen von den traumhaften Bildern, die so eine Regatta bietet. Also, auf geht's.

Rolf Konjack

2010 - Das Jahr der Jugend im ESC

(Klaus v. Weitershausen) 2010 wurde von der Vorstandschaft des ESC zum Jahr der Jugend proklamiert , mit dem Ziel verstärkter Förderung und Unterstützung unseres seglerischen Nachwuchses . Wie wollen wir mit dieser Zielsetzung die Saison 2010 gestalten ?

Training: Vorgesehen ist ein Training im 14-Tage-Rhythmus in Abstimmung mit den Optiveranstaltungen auf dem Clubgelände . Die Termine werden jeweils rechtzeitig bekanntgegeben . Das Training umfasst Theorie und Praxis, vornehmlich in den Bootsklassen 420er , Laser und Dart 18 . Vorgesehen ist eine Einteilung in die Leistungsklassen “Umsteiger vom Opti” und “Fortgeschrittene”, umso den individuellen Fähigkeiten der Jugendlichen gerecht zu werden . Die Tainigsgestaltung soll einerseits Spaß und Freude am Segelsport vermitteln, andererseits den Leistungsgedanken bis hin zur Regattafähigkeit nicht vernachlässigen. Trainingsevents auf anderen Revieren, wie z.B. ein Wochenende am Walchensee, ist nicht ausgeschlossen und kann in Absprache durchgeführt werden. Die clubübergreifende Koordinierung bei den 420ern bleibt beim ESC, allerdings gibt es momentan lediglich beim SWB eine weitere Crew neben den ESC-Booten. Die Koordinierung bei den Lasern liegt beim SC Fischen, der wie in den vergangenen Jahren ein gemeinsames Training anbieten wird. Termine werden noch bekanntgegeben. Die Federführung bei den 29ern liegt beim SCIA. Weitere Trainingsmöglichkeiten bieten sich in den sogenannten Feriencamps verschiedener Clubs an. Entsprechende Angebote können wir aber erst ab Saisonbeginn unterbreiten.

Regatten: Das Regattageschehen umfasst z.B. die Teilnahme als Crewmitglied erfahrener Segler aus dem ESC an Yardstickregatten auf dem Ammersee als Einstieg, über die selbständige Teilnahme mit unseren Jugendbooten an diesen Regatten bis hin zu den Klassenregatten im 420er , Laser und Dart 18, zunächst vornehmlich auf dem Ammersee und benachbarten Revieren . So sind auf dem Ammersee einige Yardstickregatten mit eigener Jugendwertung und gegebenenfalls eigenem Start der Jugendlichen geplant. Die Teilnahme an den ESC-Yardstickregatten mit den Jugendbooten sollte ja eine Selbstverständlichkeit sein . Die einzelnen Termine werden mit Trainingsbeginn abgesprochen .

Jugendtörn: Ein saisonaler Höhepunkt dürfte der für die zweite Pfingstwoche geplante Jugendtörn in Kroatien werden. Auf einer Bavaria 49 werden sechs Mitglieder unserer Jugendcrew von Philip Karlstetter ,Steffi Köhl und Günther Dörrich in die Geheimnisse des Blauwassersegelns eingeführt werden .Die Charterkosten trägt der ESC als Beitrag zum Jahr der Jugend .

Sonstiges: Die in der Wahrschau veröffentlichten ESC-Termine 2010 gelten auch für unsere Jugendlichen. Wichtig sind insbesondere

der 24.07.2010 - Sommerfest der 24.10.2010 - Absegeln
der 30.10.2010 - Einlagern der Boote der 06.11.2010 - Arbeitsdienst sowie
der 27.11.2010 mit der Jugend - und anschließenden Mitgliederversammlung.

Zum Sommerfest wird die Jugend wieder den Getränkeausschank übernehmen. Nach Absprache kann die Jugend einen oder auch mehrere eigenständige Grillabende organisieren. Auch unser Nachwuchs ist als Helfer bei vom ESC ausgerichteten Ranglistenregatten gern gesehen. Am 23.02.2010 fand die Revierjugendleitertagung 2010 in Inning im Gasthof zur Post statt. Ein wesentliches Thema waren Fragen der Nachwuchsgewinnung im Jugendbereich. Bei allen Clubs zeigt sich die gleiche Tendenz: starke Optigruppen und Ausdünnung bei der Jugend mit weniger Bereitschaft zum echten Leistungssegeln. Konsequenz müsse die verstärke Hinwendung zu Jugendlichen sein, die zwar gerne segeln aber eben nicht unter höchsten Leistungsanforderungen. Am 19.02.2010 fand ein erstes Treffen der ESC-Jugend mit dem Jugendwart statt.

Themen waren die Saisonplanung mit Trainingsgestaltung und Regattaplanung 2010 sowie Leasing, Pflege und Instandhaltung der Clubboote. Am 13.03.2010 nahmen ich und Daniel Westholm als Jugendsprecher am Landesjugendseglertreffen des BLV im Haus des Sports in München Teil. Unter Berücksichtigung der Vielzahl von Segelclubs in Bayern war die Beteiligung doch leider äußerst schwach.

Zum Abschluss noch eine Bitte: Ich suche für unsere Jugendarbeit dringend noch Helfer, die mich und unsere Gruppe mit Rat und Tat unterstützen. In diesem Sinne eine erfolgreiche Saison 2010!

Der Regattastart -
- mal aus der Sicht der Wettfahrtleitung

„Wenn alles sich am Startschiff drängt, dann weiß man, dass die Linie hängt“ (Zitat U. Fickh)

(Helmut Gebauer) Jeder Segler weiß, wie entscheidend ein guter Start für das Ergebnis einer Wettfahrt sein kann. Jedenfalls ist das bei einer Klassen-Regatta so, nicht so sehr bei einer Langstrecke. Aber was ist ein guter Start? Na klar, vorne weg, mit freiem Wind. Aber das ist nicht alles: Bei einem Schraler möchte man frei auf Stb-Bug wenden können. Das ist auch jederzeit möglich, wenn man ganz auf der rechte Seite des Feldes, ganz auf der Luv-Seite segelt. Das wissen aber viele und möchten ganz auf der rechts auf der Linie, gemeinhin also ganz nah beim Startschiff rauskommen. Und die, die es nicht wissen folgen dem Herdentrieb: Da wo alle segeln, kann es nicht verkehrt sein.

Die fatale Folge ist aber, dass sich alles am Startschiff drängt, was zu Geschiebe, unüberschaubaren Regelverstößen und nicht selten zu Massenfrühstars führt. Was der Wettfahrtleiter aber gar nicht mag, weil der dann notwendige Gesamtrückruf immer mindestens 15 Minuten an Zeit kostet. Er will ja auch ein möglichst faires Segeln für alle ermöglichen (doch, doch, das stimmt schon) und dazu gehört auch ein fairer Start.

Also wird er erst mal die Startlinie richtig lang machen, damit genügend Platz für alle da ist. Aber auch wenn die Linie bis nach China reicht, es ändert sich dadurch nichts, alle wollen rechts raus. Aber da gibt es noch einen Aspekt: Was wäre, wenn die Boote auf der Seite, zu der keiner hin will, den anderen schon beim Start ein bisschen voraus wären, beim Start schon weiter in Luv wären? Der gute Wettfahrtleiter wird die Boote zur linken Seite der Linie, (zum „Pin-End“ wie es neuerdings heißt) locken, indem er ihnen dort einige Bootslängen Vorsprung anbietet. („Pin-End“ ist bei uns ja nicht ganz zutreffend, wir verwenden ja ein Motorboot).

Um dies zu bewerkstelligen, darf er die Linie nicht genau quer, also 90 Grad zum Wind auslegen, sondern er muss das Pin-End einige Meter weiter nach Luv versetzen. Da aber solch kurze Strecken auf dem Wasser nicht so gut zu messen sind, wird er sich behelfen, indem er mit Winkelgraden arbeitet, die er vom Startschiff aus sehr gut peilen kann. Eine noch moderate Luv-Neigung der Linie zur Querwindrichtung, („Bias“ im Fachjargon) wären ca. 10 Grad. Wie viel das in Metern ausmacht ist natürlich von der Linienlänge abhängig. Bei 300 Meter wären das immerhin fast 17 Meter, 2 - 3 Bootslängen weiter in Luv.

Für den Wettfahrtleiter stellt sich auch noch die Frage nach dem wie viel. Wie viel Grad also soll der die Linien-Begrenzung nach Luv versetzen? Da richtet er sich schlauerweise ganz nach den Seglern. Wenn ein guter Teil der Flotte „drüben“ starten will, ist die Linie richtig. Aber das weiß er leider erst hinterher, nach dem Start. Denn ab dem Vorbereitungssignal, also ab 4 Minuten vor dem Start darf er an der Linie nichts mehr verändern.

Ab dem zweiten Start einer Regatta kann er aber diese Erfahrung nutzen und es besser machen, wenn es vorher auf einer Seite ein Gedränge gab. Einige Erfahrungsregeln gibt es aber schon: Je erfahrener die Flotte ist, desto eher werden die Segler den Vorteil der anderen Seite bemerken und je länger die Linie ist, desto weniger „Bias“ braucht es. Und bei stark wechselnder Windrichtung muss die Bevorzugung schon sehr deutlich ausfallen, um die Segler vom Vorteil der anderen Seite zu überzeugen.

Wie kann ich das alles für mich als Segler nutzen? Immer nachprüfen, ob der Wettfahrtleiter dieses Instrument verwendet. Immer nachprüfen, wie die Linie zum Wind liegt. Wie man das macht steht anderswo beschrieben. Wenn man aber erkennt, dass es am Pin-End eindeutig besser ist, dann auch konsequent dort hin segeln und starten. Und hoffen, dass es nicht allzu viele sind, die das auch merken und nutzen. Viel Zeit bleibt allerdings nicht, denn erst ab dem Vorbereitungssignal ist sicher, dass die Linie unverändert bleibt. Es winkt schöner Lohn: Bald nach dem Start beim kleinsten Schraler auf Stb wenden, an all den bedrohlich aufkommenden Gegnern vorne vorbeisegeln. Erst noch ganz nah und dann immer weiter weg. Erst noch zittern: Geht's vorbei? Dann: Geschafft! Ein herrliches Gefühl!

Nachtrag: Natürlich könnte es noch andere Einflüsse geben die der gute Wettfahrtleiter soweit wie möglich berücksichtigen wird wie Strom, erwarteter Winddreher, andere Windstärke oder Windrichtung auf einer Bahnseite, nahes Ufer oder sonstiges Hindernis usw.

Kringel mal wieder - ein Nachtrag

(Helmut Gebauer) In der letzten Ausgabe der Wahrschau haben Lucy und Andrew Scoones genau beschrieben, wie man richtig protestiert und dabei erwähnt, dass unser Sport selbst regelnd ist.Das ist klar, muss auch so sein, weil es - anders als auf dem Spielfeld - unmöglich ist, dass von Schiedsrichtern jede Regelwidrigkeit beobachtet wird. Aber das beschriebene Protestverfahren durch die Segler (auch die Wettfahrtleitung oder das Schiedsgericht dürfen protestieren) ist erst die zweite Auffang-Linie, denn das Protest-Verfahren ist doch recht umständlich und aufwändig.

Zu allererst sollte bei einem eindeutigen Regelverstoß gegen eine Regel des Teils 2 der Wettfahrtregeln (allgemein Ausweichregeln genannt) oder bei einer Bahnmarkenberührung der Segler ganz von selbst „eine Strafe annehmen“, wie es in Regel 44 so schön heißt und dort auch genau beschrieben ist. Das ist viel unkomplizierter und geht viel schneller und der Regelverstoß ist auch sofort erledigt.

Worin besteht nun diese Strafe? Es müssen mit dem Boot ein oder zwei vollständige Drehungen ausgeführt werden. (Bitte keine Eskimorolle!) Logischerweise muss jede solche Drehung eine Wende und eine Halse beinhalten. Bei einer Bahnmarkenberührung ist eine Drehung vorgeschrieben und bei einem Verstoß gegen eine Ausweichregel sind es deren zwei. Und die Drehungen müssen sobald wie möglich (das ist meist sofort) nach dem Vorfall erledigt werden und ohne andere Boote dadurch zu behindern. Also keine lange Bedenkzeit oder Abwarten, bis man aufgefordert wird.

Achtung: Das Kringeln ist zwar die Standardlösung. Manchmal sehen die Segelanweisungen aber auch ein anders Strafverfahren vor!

Und noch einen Fallstrick kann es geben: oft wird in den Segelanweisungen verlangt, dass durchgeführte Strafen in ein Formular oder eine Liste im Regattabüro eingetragen werden, sonst gelten sie als nicht gemacht.

Was ist noch möglich? Man kann auch die Wettfahrt aufgeben und das auch noch nach dem Zieldurchgang. In der Regel wird das einen Protestwilligen dazu bewegen, den Protest erst gar nicht einzureichen. Dann erspart man sich und anderen die umständliche Prozedur einer Protestverhandlung. Zumindest kann das die Protestverhandlung deutlich abkürzen.

Also: Kringel mal wieder, das macht vieles einfacher und tut gar nicht so weh!

Und auch das muss noch gesagt werden:
Es gibt keinen Protest gegen die Wettfahrtleitung, auch wenn dieses Unwort immer wieder herumgeistert!

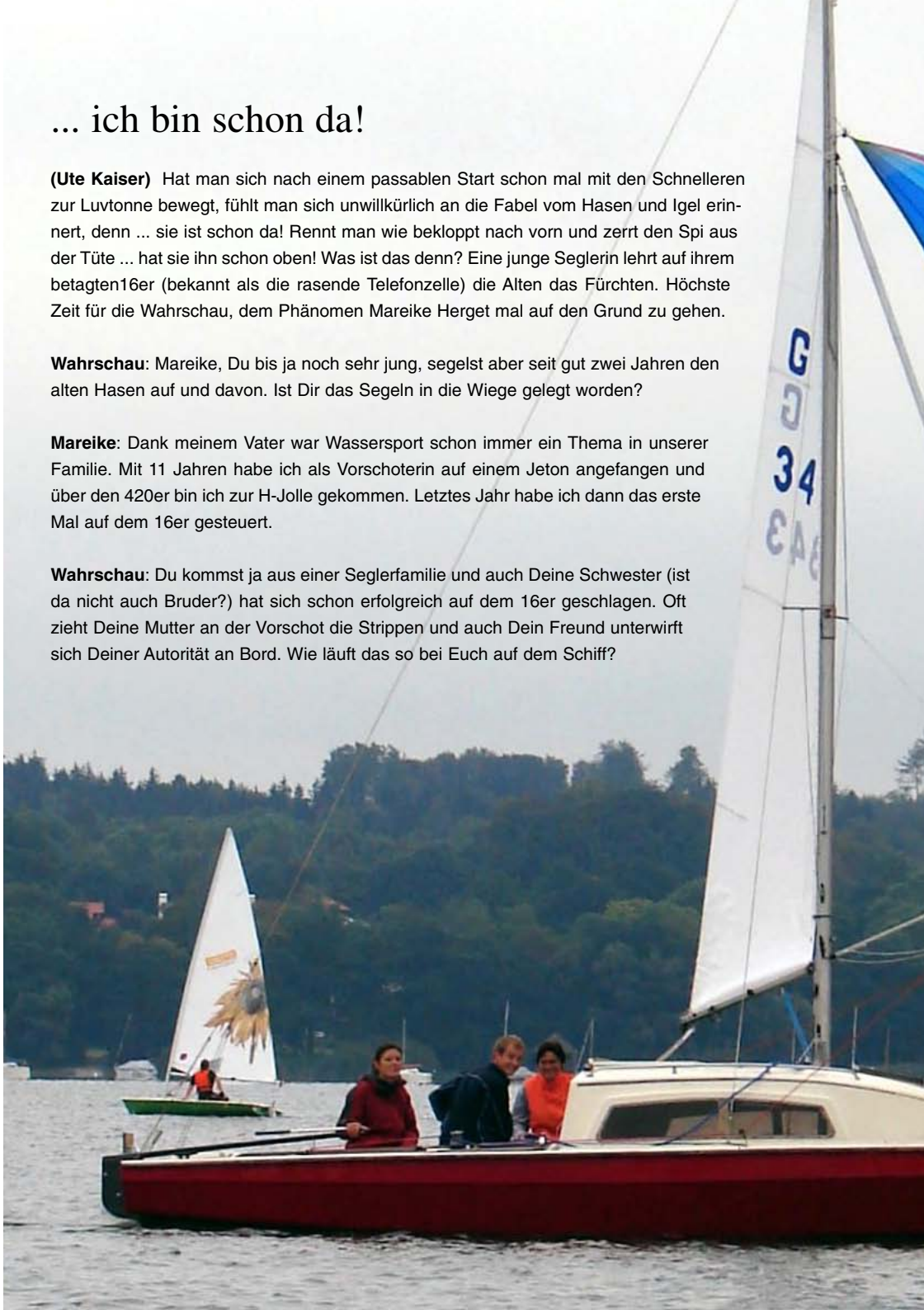
... ich bin schon da!

(Ute Kaiser) Hat man sich nach einem passablen Start schon mal mit den Schnelleren zur Luvtonne bewegt, fühlt man sich unwillkürlich an die Fabel vom Hasen und Igel erinnert, denn ... sie ist schon da! Rennt man wie bekloppt nach vorn und zerrt den Spi aus der Tüte ... hat sie ihn schon oben! Was ist das denn? Eine junge Seglerin lehrt auf ihrem betagten16er (bekannt als die rasende Telefonzelle) die Alten das Fürchten. Höchste Zeit für die Wahrschau, dem Phänomen Mareike Herget mal auf den Grund zu gehen.

Wahrschau: Mareike, Du bis ja noch sehr jung, segelst aber seit gut zwei Jahren den alten Hasen auf und davon. Ist Dir das Segeln in die Wiege gelegt worden?

Mareike: Dank meinem Vater war Wassersport schon immer ein Thema in unserer Familie. Mit 11 Jahren habe ich als Vorschoterin auf einem Jeton angefangen und über den 420er bin ich zur H-Jolle gekommen. Letztes Jahr habe ich dann das erste Mal auf dem 16er gesteuert.

Wahrschau: Du kommst ja aus einer Seglerfamilie und auch Deine Schwester (ist da nicht auch Bruder?) hat sich schon erfolgreich auf dem 16er geschlagen. Oft zieht Deine Mutter an der Vorschot die Strippen und auch Dein Freund unterwirft sich Deiner Autorität an Bord. Wie läuft das so bei Euch auf dem Schiff?



Mareike: Bei uns auf dem Boot wird meistens darüber diskutiert, was getan wird. Es geht bei uns vorwiegend ruhig und demokratisch zu, doch bei Unstimmigkeiten und wenn es schnell gehen muss, entscheide ich.

Wahrschau: Nun bis Du ja nicht nur als Seglerin unterwegs. Du studierst Maschinenbau und bereitest Dich auf wichtige Prüfungen vor. Auf was können wir uns dieses Jahr bei Dir einstellen?

Mareike: Da ich diesen Sommer meine Bachelor-Arbeit schreiben werde, weiß ich leider noch nicht, wie viel Zeit mir für das Segeln bleiben wird. Natürlich werde ich wieder versuchen, dabei zu sein, aber dann muss erst einmal die Frage des Steuermanns mit meinem Vater geklärt werden, da wir dieses Jahr nur ein Boot haben.

Wahrschau: Nun hat es sich ja rumgesprochen, dass Du mit Deinem Vater intensiv an der Bootstechnik gefeilt hast und ihr eine „Unterwasser-Geheimwaffe“ entwickelt habt. Kannst Du das Geheimnis ein bisschen lüften?

Mareike: Als wir den 16er gekauft hatten, hat sich mein Vater dran gemacht und einiges gebastelt. Er hat den Rumpf neu lackiert, den Schwertkasten und schließlich auch ein neues Ruder und Schwert gebaut. Ich habe ihm hauptsächlich dabei geholfen, indem ich das Schwert konstruiert habe.

Wahrschau: Das klingt ja alles ziemlich spannend. Wird Euer Schiff nun mit verhängtem Rumpf an Land stehen?

Mareike: Nein, natürlich nicht. Das meiste haben wir letzten Winter schon gemacht. Inzwischen fräst mein Vater Schwerter und Ruder nach meiner Vorlage auch zu Hause und ein paar Segler aus unserem Club haben auch schon eines bestellt. Es ist also kein großes Geheimnis.

Wahrschau: Wir freuen uns auf jeden Fall auf weitere spannende Wettkämpfe mit Dir und wünschen Dir für die Prüfungen alles Gute. Vielen Dank für das Gespräch.

Abgelöst

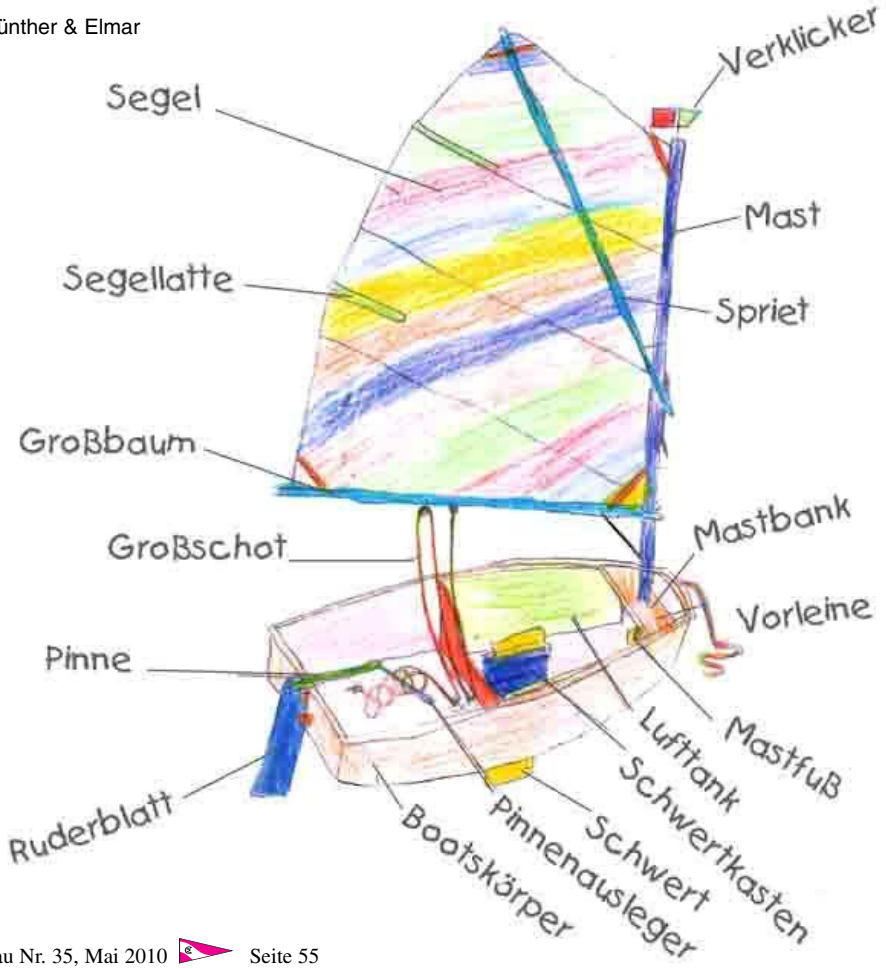
(Elmar Fedrow) werden Trainer in ihrem ehrenamtlichem Engagement eigentlich nicht. Dennoch steht unserem Trainerteam Mats Westholm für diese Saison leider nicht mehr zur Seite. Nach langjährigem, regelmäßigen und mit persönlichen Einsatz geführten Optitrainings haben derzeit wieder Familie und Beruf Vorrang für unser Clubkamerad.

Mats - an dieser Stelle vielen herzlichen Dank für Deinen ehrenamtlichen Einsatz!

Die Jüngsten suchen daher derzeit nach ebenbürtigen Trainererstatz um die regelmäßigen Trainingstage wieder genauso toll zu gestallten.

Wer gerne einmal sein Segelwissen weitergeben möchte- einfach bei Steffi melden.

Steffi, Günther & Elmar



Abgefahren

(Elmar Fedrow) sind auch dieses Jahr die Saisonziele der Optimisten. Denn wie in einem Gespräch mit unserer Jüngstenwärtin Steffi Köhl zu erfahren war hat sie mit unseren 15 Club-Kinder einiges vor.

Die Saison hat für unsere jüngsten Aktiven schon längst begonnen- mit drei Theorieabenden zusammen mit dem Inninger Segelclub wurde der Winterschlaf beiseite geschoben. (Dank an Robert für das spontanen Clubhaus-Einheizen!)

Langeweile kann aber weiter nicht aufkommen da wieder Regatten wie die Optiliga, einige B-Regatten und das Opti Wooling fest mit eingeplant sind. Während das Opti Wooling bereits mit dem ersten Sommerferienwochenende fest verankert ist kommen die genaueren Termine der Regatten im Laufe desTrainings.
Dieses bleibt als regelmäßiges, sonntägliches Treffen weiter unser gemeinschaftliches Auftakeln und abfahren. (Da bleibt kein Opti trocken!)
Steffi erstellt derzeit den Trainingskalender welcher dann auch auf unsere ESC-homepage zufinden sein wird.

Spannend wird sein wieviele große und kleine Seglerfans an dem angedachten Familien-Opti-Urlaub in der zweiten Augusthälfte am Bolsena-See mitmachen wollen. Mit einem Hänger voll Optis und dem ESC Begleitboot gehts auf nach Italien!
Hier erwarten den Unentwegten ein toller Zeltplatz, warmes Wasser und- Wind! Trainingseinheiten geben dabei einen seglerischen Rahmen lassen aber genügend Wasser für einen entspannten Urlaub.

Fast schon überflüssig zu sagen das auch dieses Jahr wieder der Jüngstenschein ein (abschließendes) Ziel sein wird.

Also gleich jetzt die Aktiviäten fest in die Familienplanung einbauen und mit Steffi über die weiteren Details reden. Sie freut sich schon auf diese Saison!

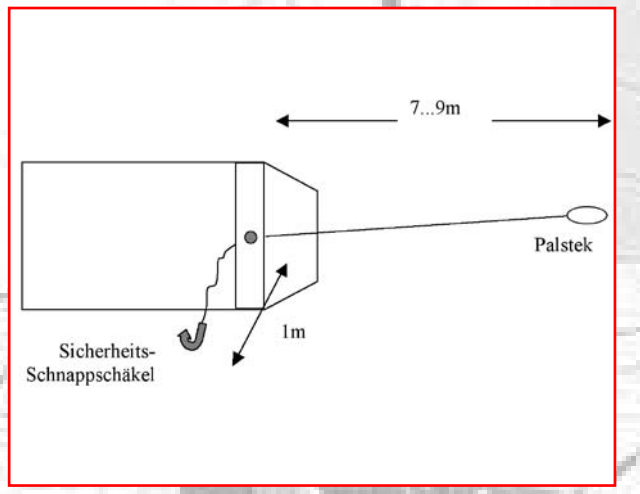
Abgeschleppt

(Elmar Fedrow) ist eigentlich ganz einfach. Leider ist aber bei einigen Optis die unentbehrliche Schleppleine vollkommen ungeeignet. An dieser Stelle daher mein Credo an die Eltern die bisher kein Augenmerk auf dieses wesentliche Sicherheitsmerkmal des Bootes ihres Kindes gerichtet haben.

Optis im ESC müssen eine Schleppleine mit folgenden Eigenschaften haben (hier bitte nicht an einer ggf. eigene Investition in Höhe von max. 20 Euro sparen!). Die Schleppleine muss sein:

- -schwimmfähig
- -länger als 8m (aber kürzer als 10m)
- -dicker als 5mm Durchmesser
- -am einen Ende mit einem Palstek, am anderen Ende mit einem Sicherheits-Schnappschäkel versehen

Leine und Sicherheits-Schnappschäkel sind Seglerstandardartikel und gibts im Fachgeschäft. Auch online bestellbar. Das korrekte Befestigen am Mastfuss wird natürlich im Training gezeigt. Hier aber eine kleine Übersicht.



Finn-Cup 2010 beim ESC

(Wolfram Meier) Am 2. und 3. Oktober 2010 veranstaltet der ESC erstmals eine Regatta der Finn Dinghys, den Finn Cup 2010. Dazu laden wir alle Finnsegler herzlich ein und hoffen natürlich, dass möglichst viele, vor allem aus bayrischen Gewässern unserem Ruf folgen: der Opa, der Sitting Bull, der Bert, der Maschd, der Struppi, der Fonsä und wie sie alle heißen. Freund Hans Rudi Osterwalder aus der Schweiz wäre ebenso willkommen wie mindestens einer der berühmten Gubi-Brüder aus dem Vor-Balkan. Möglicherweise ginge auch ein lang gehegter Wunsch des Chronisten endlich in Erfüllung, mit einem gewissen Hadj regattieren zu dürfen, der auf so vielen Ergebnislisten mit dem Kürzel dns ausgedruckt ist. Er soll für den Fischener Segelclub starten, wenn er nicht doch nur ein Phantom ist.

Der ESC hat seinen Schumpeter als den Theoretiker des Kapitalismus studiert und weiß genau, was Synergieeffekte sind: man legt zwei Regatten zusammen, hat somit doppelt so viele Teilnehmer und den gleichen Aufwand wie bei einer. Daher starten die Finner zusammen mit den fliegenden Holländern (FDs).

Der eigentliche Grund für die Zusammenlegung liegt aber ganz woanders: jawohl, im Neidkomplex. Warum sollen nur die FDler sich am berühmten ESC-Kesselfleisch laben, in Wirtschaftskrisen ist Teilen angesagt, meine Damen und Herren von der Konkurrenz!

(Anm. d. Red.: Den Finn gibt es in der neuesten Generation sogar als U-Boot, was angeblich besondere Vorteile an den Bahnmarken bringen soll...?)

Die deutsche Finnsegler Vereinigung ist eine der aktivsten Klassenvereinigungen in Deutschland, mit über 280 Mitgliedern, davon weit über 100 aktive Regattasegler, die sich auf über 70 Regatten im Jahr bundesweit messen. In der Rangliste sind zur Zeit 146 Segler verzeichnet. Bester Bayer ist Manfred Mitterer jun. (Maschd) auf Platz 8 vom Tegernsee, etwas weiter hinten folgt unser ESC Mitglied Andreas Schoop (Schoopi), mit 9 Regatten im vergangenen Jahr einer der hingebungsvollsten Streiter. Schoopi ist erst 2008 auf den Finn umgestiegen und befindet sich in einem unaufhaltsamen Aufwärtstrend.

In unserem Club hat sich 2008 auch Horst Meier über Korsar und O-Jolle zum Finn empor gekämpft. Mit dem Chronisten weist der ESC also drei aktive Finner auf. Man könnte sogar von Vieren sprechen, rechnet man Günter Dörrich dazu, der beim Finn Cup wagemutig im Oldtimer seines Schwiegersohns aufkreuzen will. Rechnet man noch die übrigen ernsthaften Interessenten aus dem Club am Finn dazu, wie etwa unseren Sportwart, dann sind die ESC- Finner Legion.

Auf Platz 28 der Rangliste rangiert Finnlegende Walter Mai (Opa) aus Holzkirchen, der Deutschland bei den olympischen Spielen 1972 vertreten hat und heute noch mit fast 75 Jahren manchem Spitzensegler zeigen kann, wo es lang geht. Das ist ja das Schöne bei dieser Klasse: es gibt keine Altersgrenzen. Der Chronist verschweigt seine Jahresringe, sein Leistungsstand war auch schon einmal besser, aber beispielsweise im vergangenen Jahr hat er seine Frau als Gruppensieger mit den schönen Kaffeehaferlpreisen überraschen können. Die Rangliste führen natürlich die Youngsters an, die mit ihrer unbändigen Kraft das Schiff auch bei jedem Sturm zu Höchstgeschwindigkeiten treiben können.

Aber um erste Plätze geht es gar nicht. Es kommt darauf an, ein modernes, schnelles Schiff zu besitzen, das zu vorderen Plätzen verhelfen kann. Wenn Du Vorschoterprobleme hast, Mann, steig um, probier Dein Glück mit dem Finn! Der Gebrauchtmarkt im Organ der Klassenvereinigung Finnwelle (finnwelle.de) hat für jeden Geldbeutel das richtige Angebot. Ehrgeizige Segler sollten dabei natürlich auf das Rigg besonderes Augenmerk richten. Mit Karbonmast und Foliensegel bist Du dabei.

Das Finn-Dinghy wurde 1949 von dem schwedischen Bootskonstrukteur Rickard Sarby entworfen. Seit den Olympischen Spielen 1952 in Helsinki wird das Finn als Einmannjolle bei den olympischen Segelwettbewerben eingesetzt. Auch bei den nächsten olympischen Spielen in London darf das Finn ran. Deutsche Olympiasieger waren 1964 Willy Kuhweide und 1976 Jochen Schümann.

Der Finn hat die Yardstickzahl 110, mit Holz- oder Alumast notierst Du 112, kannst also mit einem älteren Schiff einiges ausgleichen. Dein Schiff wäre dann ein Klassikfinn. Gerade in Utting haben sich einige Klassikfinns zusammengetan, mit denen Du vom ESC aus einigen Spaß haben könntest (http://www.finn-dinghy.de/classic/).

Im Oktober heißt es also: auf zum Finn Cup beim Echinger Segelclub

Fairness für alle!

(Wolfram Meier) Segeln ist ein sich selbst regelnder Sport. Darauf haben in der letzten Wahrschau Andrew und Lucy Scoones zu Recht hingewiesen: A fundamental principle of sportsmanship is that when competitors break a rule they will promptly take a penalty or retire. Wörtlich und in der Tat: Or retire. Segler müssen unter Umständen sogar von sich aus, freiwillig aufgeben, wenn sie sich falsch verhalten. Im Vergleich zum Fußball müsste sich der Segler also selber die rote Karte zeigen. Bei kleineren Delikten würde die Gelbe ausreichen, also ein Kringeln. Jetzt wird alles klar, die vielfache Kringelei bei jeder Regatta und das rätselhafte Verschwinden mancher Konkurrenten von der nassen Walstatt: Sportsmen haben Selbstjustiz geübt und die Konsequenz gezogen!

Die Wettfahrtregeln der International Sailing Federation klingen etwas verstaubt und erinnern an die Zeit, als der Segelsport noch wie Tennis ein weißer Sport war, ausgeübt von Adeligen mit echtem blauem Blut, aber: die Regeln sind höchst effektiv. Wie weiland im Wimbledonfinale 1936, Gottfried von Cramm gegen den Briten Fred Perry. Der Schiedsrichter gab einen Ball zugunsten Gottfried von Cramms. Der, in seinen berühmten langen weißen Hosen spielend, wandte sich an ihn: „Sorry, Sir, the ball was out!“ Der Schiedsrichter lächelte vornehm und fragte Fred Perry: „What´s your opinion?“ „I´m not sure, Sir!“ Der Punkt zählte nicht. Von Cramm verlor.

Das Wembley-Tor 1966 war Tor, fair von unserem damaligen Bundespräsidenten Lübke beurteilt: „Wenn der Schiedsrichter Tor gibt, dann ist es Tor!“ sagte er. Auch Bobby Charlton hat es als Tor anerkannt. Wäre es kein Tor gewesen, hätte er protestiert. Sir Bobby war ungeachtet seiner Herkunft von echtem Adel, nicht nur einer der besten Fußballer überhaupt, sondern der ehrlichste.

Ganz anders Diego Maradonna: er schoss den Vogel der Unfairness ab im Viertelfinale der Weltmeisterschaft 1984 gegen England und erzielte das erste Tor, mit der Hand den Ball über den englischen Torhüter Peter Shilton hinwegschlenzend. Im Anschluss an das Spiel sprach er unverschämt von der Hand Gottes. Wie war so etwas möglich? Die International Rules galten im Fußball damals leider nicht. Nicht fairer verhielt sich der französische Nationalspieler Henry Thierry. In der letzten Minute des entscheidenden Qualifikationsspiels 2009 berührte er den Ball zweimal mit der Hand: Mein Name ist Hase, ich weiß von nichts, war seine stumme Botschaft. Das folgende Tor zählte. Wie war das möglich? Die International Rules galten im Fußball eben immer noch nicht.

Schauspieler wie Luca Toni schinden Spieltag für Spieltag Elfmeter mit Einlagen, die eigentlich jedermann die Schamröte ins Gesicht treiben müssten. Nur regt sich keiner seiner Fans auf. Wie ist das möglich? Zum dritten Mal: Die International Rules gelten im Fußball nicht.

Das Sportjahr 2009 war wie die Jahre davor durch Doping geprägt. Sportler in allen Sportarten erschwindelten sich Vorteile. Zugegeben wurden Verfehlungen nicht einmal bei erdrückender Beweislage. Wie ist das möglich? Die International Rules gelten nur für Segler.

Wir Segler machen es also besser. Handlungsbedarf ist nicht für uns, sondern für die anderen angesagt, die Forderung lautet: die International Rules für alle! Wie kann das praktisch aussehen? Ganz einfach, wir nehmen eine Anleihe bei den Fußballern und führen die gelben und roten Karten ein, die jeder bei Bedarf selbst ziehen kann.

Rückblickend hätte das für Gottfried von Cramm nichts bedeutet. Er hatte sich fair verhalten. Im Wembley-Endspiel hätte Beckenbauer gesagt: „alright, Sir Bobby!“, er hatte ja gesehen, dass der Ball hinter der Linie war. Henry Thierry allerdings hätte beim ersten Handspiel die gelbe Karte aus der Gesäßtasche gezogen und sich selbst gezeigt, unmittelbar darauf beim zweiten Handspiel die rote Karte und wäre vom Platz geschlichen. Irland würde zur Weltmeisterschaft nach Südafrika fahren. Last not least: schon beim Blut- und Urinabzapfen hätte 1997 Jan Ulrich nach der roten Karte gegriffen, Arc de Triomphe, Tourgewinn hin oder her.

Warum aber beim Sport aufhören, wenn das Prinzip so einfach klappt: nein, wir fordern, es wird auf alle Bereiche ausgedehnt! Die Banker der Lehmanns Brothers hätten sich selbst rot gezeigt, Stoiber hätte sich rot gezeigt von wegen Hypo Alpe Adria mit über 3 Milliarden Miesen für Bayern, und Frau Quelle-Schickedanz hätte sich rot gezeigt und Porschechef-Wiedeking und Frau Continental-Schaeffler und Afghanistan-Guttenberg. Halt, nicht zu vergessen: Frau Ministerin Ulla Schmidt im Dienstwagen-Urlaub. Nein, da hätte die gelbe Karte gereicht.

Fairness in allen Bereichen der Gesellschaft, Politik, Wirtschaft? Reine Illusion, was jedermann ahnt. So lautet die Moral von der Geschicht': es gibt keine Moral. Alles bleibt beim Alten. Nur wir Segler dürfen uns freuen als die besseren Menschen. Oder wollten etwa Andrew und Lucy Scoones in der letzten Wahrschau andeuten, dass sich sogar Segler nicht immer an die Rules halten?

Die Wahrschau dankt ihren Inserenten

Andechser Bräustüberl, Andechs
Auto Gleiser, Eching am Ammersee
Gasthaus Eberhardt, Eching am Ammersee
Gasthaus Fischerwirt, Landsberg am Lech
Federer, Schlauchboote, Türkenfeld
Luge Bauunternehmung, Eching am Ammersee
Neß GmbH Heizung-Sanitär, Eching am Ammersee
Henry's Sportgaststätte
Sparkasse Landsberg-Dießen, Landsberg
Steinlechner Bootswerft, Utting
Weingartner Rolladen Sonnenschutz, Eching am Ammersee

Echinger Segel-Club e. V.

gegründet 1963

Geschäftsstelle	Ellighofer Straße 31, 86944 Unterdießen, Tel. 08243 - 90 134
Clubhaus	Erholungsgebiet 3, 82279 Eching am Ammersee
1. Vorsitzender	Rolf Konjack, e-mail: rkonjack@t-online.de Ellighofer Straße 31, 86944 Unterdießen, Tel. 08243 - 90 134
2. Vorsitzender	Klaus D. Schure, e-mail: kd.schure@ymail.com Kaagangerstraße 22b, 82279 Eching am Ammersee, Tel. 0160 - 93 701 406
Schriftführerin	Susanne Karlstetter, e-mail: susanne.karlstetter@gmx.de Pfarrer-Held-Straße 9, 82299 Türkenfeld, Tel. 0172 - 89 11 91 8
Schatzmeister	Dr. Günter Schmidt, e-mail: dr.schmidt.guenter@t-online.de Baldrianstraße 5, 81377 München, Tel. 089 - 71 89 71
Sportwart	Christian Gröbmüller, christian.groebmueller@gmx.de Siedlerstraße 10, 82140 Olching, Tel. 08142 - 41 80 90
Takelmeister	Stephan Spiel, e-mail: michiundspieli@aol.com Landsberger Straße 79, 86938 Schondorf, Tel. 0151 - 41 61 95 73
Jugendwart	Klaus von Weitershausen, e-mail: weitimaus@aol.com Sedlhofstraße 3a, 82247 München, Tel. 089 - 88 03 20
Jüngstenwart	Steffi Köhl, e-mail: zellinger.koehl@soulkitchen.de Widdersteinstraße 8, 81545 München, Tel. 089 - 64 89 10
Jugendsprecher	Daniel Westholm, e-mail: Daniel.Westholm@web.de Bajuwarenweg 1, 85579 Neubiberg, Tel. 089 - 436 10 54
Bankverbindung	Postbank München BLZ 700 100 80, Konto 20 90 41 801

Impressum

Herausgeber	Echinger Segel-Club e.V., e-mail: rkonjack@t-online.de Ellighofer Straße 31, 86944 Unterdießen, Tel. 08243 - 90 134
Redaktion und Layout	Ute Kaiser, e-mail: KaiserUte@web.de Zwerchgasse 17, 86150 Augsburg, Tel. 0821 - 34 97 106
Druck	Druckerei Peter Itzenbütteler Straße 30, 21266 Jesteburg, Tel. 04183 - 35 33

Erscheinungsweise 2 x jährlich - Mai, November

Redaktionsschluss für Wahrschau 36: 30.09. 2010

Sie bestimmen Ihr finanzielles Ziel. Wir bringen Sie auf Kurs.

Sparkasse
Landsberg-Dießen
Geschäftsstelle Eching

Sie denken über Ihre Altersvorsorge nach? Dann wollen Sie auch sicher im Rentenalter Ihren gewohnten Lebensstandart erhalten. Wir zeigen Ihnen, auf welchem Kurs Sie dieses Ziel erreichen. Sprechen Sie mit Ihrem persönlichen Berater der Sparkassen-Geschäftsstelle Eching! Telefon: 08143 / 93909-0, E-Mail: service@sparkasse-landsberg.de. **Wenn´s um Geld geht Sparkasse.**