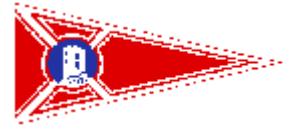

Der Flautenschieber



Vereinszeitschrift des
Wassersportvereins Bergstrasse –
Lampertheim

2010



Impressum

Der Flautenschieber

Vereinszeitschrift des Wassersportvereins Bergstraße e.V.

E-Mail: Flautenschieber@gmx.de

Bootshaus Heppenheim

- Am Bruchsee -

64646 Heppenheim

Bootshaus Lampertheim

- Am Altrhein -

68623 Lampertheim

<http://www.wassersportverein-bergstrasse.de/>

Redaktion: Dr. Gregor Brodt, Heppenheim

Vorstand

1. Vorsitzender

2. Vorsitzender

Kassenwartin

Schriftführer

Jugendwartin

Sportwart

Pressewart

Umweltschutzbeauftragter

Sprecher der Wander- und Fahrtensegler

Zeugwart Lampertheim

Dr. Marco Deichmann

Hans Ross

Heidi Scheckenbach

Ralph Herzog

Ursula Sigmund

Detlef Sigmund

Günther Probst

Ingo Deppert

Dr. Helmut Haag

Manfred Danter



Deutsche Meisterschaft ein voller Erfolg

Viel Grund zur Freude hatte die beiden 470er-Segler Henrik Simon vom Wassersportverein Bergstraße und sein Vorschoter David Heitzig vom Norddeutschen Regattaverein. Zuerst gewannen sie Anfang Mai die



Henrick und David bei der 470er DM; Foto Reinhard Linke

470er-Regatta an der Krombachtalsperre und übernahmen damit die Führung in der Hessenmeisterschaft. Ein paar Tage später kam die Nachricht, dass sie in die Nationalmannschaft des Deutschen Segler Verbandes berufen wurden und nun wurde die Serie mit einem 4. Platz auf der IDJoM in Travemünde abgerundet. Das hätten sie sich nicht träumen lassen.

Keine hohen Erwartungen hatten die beiden 470er-Segler, als sie über das Himmelfahrtswochenende an die Ostsee nach Travemünde fuhren. Nach dem Erfolg in der Hessenmeisterschaft war die deutsche Juniorenmeisterschaft doch eine Herausforderung. Schon am Mittwoch fuhren die beiden Segler von der Bergstraße und aus Hamburg in den Norden, denn das Boot musste vor dem Wettkampf noch vermessen werden.

Das Wetter war leider auch noch nicht das wahre: die ganze Zeit bedeckt, und Temperaturen unter 10°C - so hatte es wohl niemand erwartet. Das allgemeine Ziel war unter die ersten zehn zu kommen, doch am ersten Wettfahrttag war leider kein Wind. Am Freitag waren dann jedoch angenehme Leichtwindbedingungen bei einer Windstärke

von 1-2. Nach drei Rennen fand sich das Team auf einem überraschenden sechsten Platz wieder. Am folgenden Tag blies es dann schon morgens mit erfrischenden 4 Beaufort, was vor allem Henrik und David zugute kam, da sie sich mit drei weiteren Rennen auf den vierten Platz vorarbeiten konnten. Da die beiden sogar punktgleich mit den Dritten waren, sollte das am Sonntag stattfindende Finalrace alles entscheiden.

Bei diesem waren gute 6 Windstärken, vorerst ein gute Bedingung, doch da das Rennen dicht unter Land stattfand, drehte der Wind ständig und auch die Stärke variierte erheblich. Das wurden den beiden Segler letztendlich auch zum Verhängnis und sie beendeten das letzte Rennen der ersten zehn Boote nur auf dem siebten Platz. Das reichte aber dennoch um insgesamt vierter zu bleiben, was für die beiden Segler auf jeden Fall ein voller Erfolg war.

Henrik Simon / ü. G. Probst, Foto Reinhard Linke

Segelschiffe

**Sie haben das mächtige Meer unterm Bauch
Und über sich Wolken und Sterne.**

**Sie lassen sich fahren vom himmlischen Hauch
mit Herrenblick in die Ferne.**

**Sie schaukeln kokett in des Schicksals Hand
Wie trunkene Schmetterlinge.**

**Aber sie tragen von Land zu Land
Fürsorglich wertvolle Dinge.**

**Wie das im Wind liegt und sich wiegt,
Tauwebüberspannt durch die Wogen,
Da ist eine Kunst, die friedlich siegt,
Und ihr Fleiß ist nicht verlogen.**

**Es rauscht wie Freiheit. Es riecht wie Welt. -
Natur gewordene Planken
Sind Segelschiffe. - Ihr Anblick erhellt
Und weitert unsre Gedanken.**

Joachim Ringelnatz

Mücken

aus SkipperGuide, dem Online-Revierführer über die Segelreviere der Welt.

Wir sind ja alle auf dem Wasser und die Mücken auch. Die mögen uns, wir sie eher nicht.

Es gibt eine Unzahl von Mückenschutzstrategien, von Autan[®] über Vitamin B 2 bis hin zu Räucherspiralen der unterschiedlichsten Art. Das zeigt, daß nichts davon wirklich funktioniert.

Wir haben unter finnischen Extrembedingungen ein wunderbares Produkt aus Holland getestet: FOETSIE, die elektronische Fliegenklatsche. Keine Angst, es ist nicht wirklich eine Fliegenklatsche mit der hässlichen Nebenwirkung von schwarzen oder tiefroten Flecken auf allerlei Einrichtungsgegenständen.

Es handelt sich vielmehr um ein elektrisches Hochspannungsgitter am Stiel, ähnlich einem Badmintonschläger. 2 AA-Batterien im Griff reichen aus, um jedem Insekt, das mit den Drähten in Berührung kommt, den Garaus zu machen.



Am Ankerplatz abends Niedergang zu, 1 - 2 Minuten mit Foetsie durch das Schiff, und nichts summt mehr. Eine finnische Frauencrew auf den Aalands wollte uns das Ding schon abkaufen, als sie sahen, wie gelassen wir bei Sonnenuntergang und einem Glas Rotwein im Cockpit nur gelegentlich mal einen Tennisschläger durch die Luft bewegten. Empfehlenswert!

Praxistest:

Ab hier bitte aufpassen, das Folgende steht nicht in den anderen Rezensionen.

- Geruchsneutral stimmt nur bedingt. Empfindliche Nasen werden nach dem "Grillen" einer Mücke den Geruch von verbranntem Insekt (ähnlich verbrannten Haaren, Fingernägeln) feststellen, auch wenn man den Taster gleich wieder losgelassen hat.

- Wespen, Bienen kann man vom Himmel holen. Aber tot sind sie deswegen im Großteil aller Fälle noch lange nicht, sondern können dann erst richtig rasend werden. Dafür hat die Foetsie (ich bleibe bei "die")

nicht genug Power. Aber warum wollen andere Rezensenten eigentlich die armen Bienen grillen? Wespen kann ich ja verstehen, die können recht aufdringlich werden.

- Man soll in das Gitter nicht reinlangen, weil es einfach wehtut. Das ist der einzige Grund.

- Fruchtfliegen fangen: Im Gegensatz zu vielen anderen Produkten, ist die Foetsie geeignet dem Problem der Fruchtfliegen beizukommen. Sie werden zwar nicht getötet, aber bleiben zwischen den Metallstäben kleben, wenn man sie mit aktivierter Foetsie erwischt. Anschließend lassen sie sich bequem in den Ausguss abschüttern und wegspülen. Am besten klappt das bei den größeren Exemplaren, zumal die auch nicht so schnell sind.

Fazit: Kaufempfehlung! Und wenn man nicht mit klarkommt, ist nicht viel Geld (<5€) kaputt gemacht worden.

“Jetzt Georg!
Werfen!...Weerfen!...
Werfen werfen werfen werfen“





Dienstreisen können auch Spass machen

Oktober 2010 – schon wieder auf Dienstreise nach Asien. Nach mehrfachen Reisen in diesem Jahr nach Australien, Singapur, Malaysia nun wieder Mal nach Hong Kong. Der abenteuerliche Anflug direkt über die Millionenmetropole mit fast in das Meer eintauchendem Flügel entfällt seit dem Neubau des Flughafens auf der vorgelagerten Insel Lantau Island zum Glück. Nach sicherer Landung, dabei Ausblick auf hunderte vor Reede liegende Handelsschiffe, Erledigung der üblichen Einreiseformalitäten, schnell in den Zug in die Innenstadt. Nach nur 25 Minuten im wohltemperierten Zug drei schweißtreibende Minuten bei 30°C, in für uns Mitteleuropäer unvorstellbarer Menschenmenge, auf dem Weg ins Büro. Nach acht Stunden zäher Verhandlungen dann kurz zum Einchecken ins Hotel, Fertigmachen zum Abendessen.

Dann folgte das erste Highlight dieser Reise – Abendessen im Rainbow Restaurant (<http://www.rainbowrest.com.hk/eng/index.asp>) in Lamma Island. Dazu nimmt man die bei der Reservierung automatisch mitgebuchte (und damit freie) Fähre. Der Fahrweg ab Pier 9 im Hafen von Hong Kong verläuft

mitten durch einen der betriebsamsten Häfen Südostasiens. Hunderte von Frachtschiffen an unzähligen Anlandungsstellen, auf dem Wasser und vor Reede wartend erscheinen Teil eines riesigen, chaotischen Balletts zu sein. Dazwischen finden sich Bagger, Schnellfähren, die

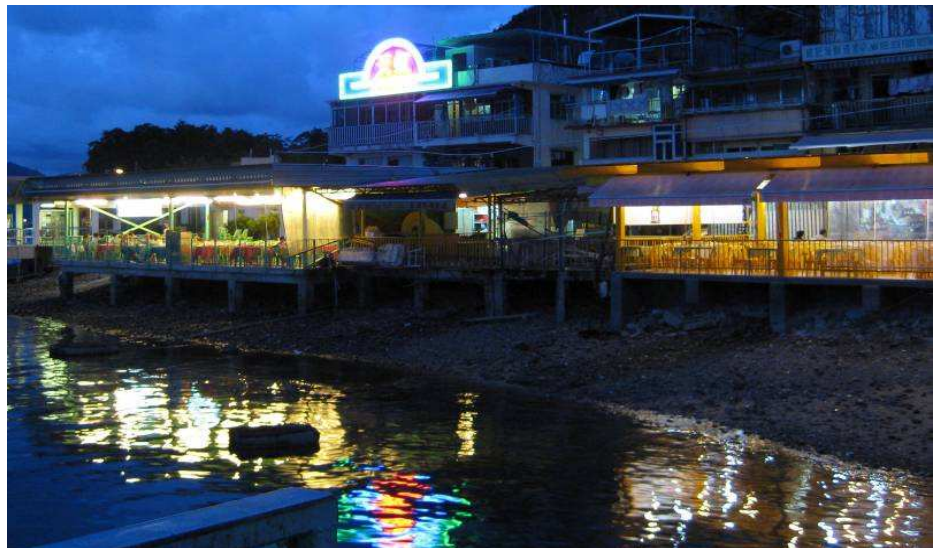


Pier 9 auf Hong Kong Island

Hong Kong mit dem Spielerparadies Macao und anderen benachbarten Hafenstädten verbinden und die allseits bekannten Fähren, die täglich tausenden von Personen die schnelle Überfahrt von Honk Kong Island

nach Kowloon ermöglichen. In Mitten dessen wir in unserer zweistöckigen, kleinen wohl nur ca. 60 Personen fassenden Fähre. Der Kapitän, unseren Schätzungen nach keine 25 Jahre alt, ist wohl von dem Ergeiz erfasst uns in neuer Rekordzeit zum Restaurant zu bringen – time is money, das gilt in ganz Asien – keiner hat hier Zeit zu verschenken. Er überholt links, überholt rechts und nimmt keinerlei Rücksicht auf die anderen Verkehrsteilnehmer. Sogar Schiffe mit Signalleuchten für deren Entschlüsselung ich mehrere Minuten in meine früheren Führerscheinstunden zurückblicken muss, passiert er in einem Affenzahn und in geringst möglichem Abstand.

Nach 50 Minuten Boots- fahrt und un- glaublichen Ausblicken auf die Skyline von Hong Kong, den örtlichen Friedhof und den 'Victoria Peak' sind wir in Lamma Island ange- kommen und sofort ins



Rainbow Restaurant auf Lamma Island

offene Terrassenrestaurant eingefallen. Nach einem Tsing Tao Bier, eine übrigens von deutschen Mönchen in China begründete Biermarke, als Aperitif und einigen Erdnüssen, die mit den Stäbchen nicht ganz einfach zu essen sind, haben uns unsere chinesischen Kollegen dann zur Speisekarte geführt. In bestimmt 50 verschiedenen Aquarien gab es alles aus dem Meer, was das Herz begehrt: Fische verschiedenster Art, Muscheln, Langusten und alles andere mögliche Seegetier. Nach 20 minütiger Diskussion war dann beschlossen – d.h. unsere chinesischen Kollegen hatten beschlossen – was auf den Tisch kommt. Mit bestimmt zwanzig verschieden Gerichten für uns acht Leute war für volle Bäuche gesorgt. Die Qualität der Gerichte war außergewöhnlich inklusive der Präsentation. Es gab Vieles was wir nicht kannten, das aber sehr schmackhaft war. Ein gutes Beispiel dafür ist eine Art Hummerschwanz. Das uns unbekannte, nur lokal erhältliche Tier hat daran anscheinend einen fast unsichtbaren Kopf, wird auf offenem Feuer gegrillt und mit viel Chilli und gerösteten Knoblauchflocken bestreut.

Nach dem Essen ist es dann doch etwas spät geworden und wir haben uns mit der Fähre wieder eilig auf den Rückweg gemacht. Inzwischen war es natürlich dunkel geworden und wir konnten die Fahrt bei

angenehmen Temperaturen von ca. 25°C genießen. Als wir um die Ecke in die Hafengegend von Hong Kong kamen tauchte die gigantisch beleuchtete Skyline von Hong Kong auf. Wie es erschien sind da tausende von in den Himmel ragenden Glaspaläste der Banken und Handelshäuser. Alle sind beleuchtet und viele mit gi-



Skyline von Hong Kong Island

gantisch großen Videowänden versehen. Allein dieser Anblick hätte den ganzen Ausflug zu einem herausragenden Erlebnis gemacht.

Am nächsten Tag die übliche Routine mit Frühstück im Hotel, Taxi ins Büro und dann gingen die Verhandlungen weiter. Aber wir waren so effektiv, dass wir schon um drei Uhr fertig waren. Noch schnell ein paar E-Mails bearbeiten und dann mit meinem besten chinesischen, langjährigen Kollegen ein Bier trinken gehen. Was ich bis dahin nicht wusste, war dass ich diesen Kollegen im Laufe der Jahre mit meinen Erzählungen über unsere Segelaktivitäten so beeindruckt hatte, dass er sich vor einigen Monaten dazu entschlossen hatte das auch einmal auszuprobieren. Er fand eine Gelegenheit bei den allwöchentlichen Samstagsregatten des RHKYC (Royal Hong Kong Yacht Club) bei einem erfahrenen Skipper als Deckshand anzufangen. Doch dazu mehr später.



Royal Hong Kong Yacht Club – Causeway Bay

Wir sind also ins Taxi eingestiegen und auf meine Frage wohin es ginge war der Kollege, sein Vorname ist Johnson, sehr ausweichend, was mir doch etwas spanisch vorkam. Das Taxi fuhr auf seine chinesischen Anweisungen nicht

sehr weit weg von unserem Bürogebäude durch mehrere Großbaustellen, von denen es in Hong Kong unzählige gibt, in ein nur schwach erleuchtetes Gelände das von mehreren Wächtern bewacht wurde. Bei der Einfahrt war nur ein großen ebenerdiger Parkplatz zu sehen, den es sonst in der Mitte von Hong Kong aus Platzmangel nicht gibt. Dieser Parkplatz war von hohen Bäumen umgeben, hinter denen in Schemen große dunkle Schatten zu erkennen waren. Nachdem das Taxi bezahlt war – ungefähr acht HKD für ca. 5 Minuten Fahrt, was ungefähr 80 Eurocent entspricht – gingen wir auf die Bäume zu. Zu meinem Erstaunen konnte ich dann die Schatten großen, aufgepalten Schiffen zuordnen. Johnson führte mich dann ganz zielstrebig durch eine Flotte von Beneteau 25, eine Flotte von J 80 und viele verschiedene Dickschiffe zu einer Flotte von ca. 20 Booten, die ich dachte als H-Boot zu identifizieren. Johnson erklärte mir dabei seine Geschichte, wie er als Deckshand begonnen hatte zu segeln. Er sah wohl eine Zeitungsannonce des RHKYC in der nach Mannschaft für Skipper gesucht wurde, die ihre Boote nicht immer voll besetzen konnten. Er bewarb sich und wurde prompt akzeptiert. Für ein paar Wochen konnte er dann die Regattapraxis kostenlos erlernen um dann an den Regatten teilzunehmen. Er bekam auch für die aktive Teilnahme am Regattasport eine reduzierte Aufnahmeprämie in den Club ist war seit 4 Wochen stolzes Mitglied des wohl ältesten Segelclubs Asiens. Wir schauten uns dann das Boot an auf dem er segelte – ein Ruffian. Dies war seinen Erklärungen zur Folge wohl ein älterer englischer Riss, der heute nicht mehr gebaut wird. Es sind sehr solide Boote mit hohen Wandstärken, die aber im harten Regattaeinsatz noch nicht dick genug waren. In der letzten Woche hatte es wohl eine größere Kollision gegeben, die ein Boot fast in der Mitte zerschnitten hätte. Glücklicherweise war nichts passiert, außer dass das Boot wohl für vier Wochen in die vereinseigene Werft muss, um neu im Mittschiff laminiert zu werden. Nach ausführlicher Besichtigung des Geländes und der vereinseigenen Hafenanlagen mitten im meistbefahrenen Gebiet des Hafens von Hong Kong sind wir ins Clubhaus gegangen. Dazu muss man eine Treppe hinaufgehen und steht dann vor einer riesigen, mindestens 5 cm dicken Eichentür. Beim Öffnen erschließt sich ein großer, halbrunder Raum mit Fenstern, der den Blick auf die Skyline von Kowloon freigibt. Die ist nicht weniger beeindruckend als die von der Hong Kong Island Seite. Wir bestellten an der mindestens 15 Meter langen Theke, die voll besetzt war nach englischer Manier ein Bier und setzten uns dann auf die Terrasse, die direkt als halbrunde Veranda vor die Fenster gebaut war.



Johnson gab mir dann ein paar Informationen zum Club. Der RHKYC ging aus Aktivitäten der englischen Armee hervor, die wohl gegen 1849 unter Anleitung des traditionellen englischen Victoria Regatta Club begannen. Die eigentliche Gründung des Vereins erfolgte dann 1890 unter dem Namen Hong Kong Corinthian Sailing Club, der dann 1894 die Erlaubnis der englischen Krone bekam sich offiziell Royal Hong Kong Yacht Club zu benennen. 1937 trat dann der gesamte Canton Rowing Club dem RHKYC bei was zur Gründung einer Rudersparte führte, die auch heute noch existiert. Der RHKYC hat heute drei Bootshäuser, in dem größten waren wir gerade, das sich auf Kellet Island mitten in Causeway Bay befindet und je ein weiteres in Middle Island auf der Südseite von Hong Kong Island und in Shelter Cove in den sogenannten New Territories, einem Gelände das den Chinesen in langen Verhandlungen abgekauft worden war. Dort finden hauptsächlich die



So viele Optis scheint es in Hong Kong noch nicht zu geben Jollensegler ein Paradies vor. Sichere 4 Windstärken an fast jedem Tag des Jahres, außer in der Taifunsaison, mit Temperaturen, die im Sommer bis zu 35°C betragen können und die im Winter normalerweise nicht unter 15°C fallen sorgen für exzellente Segelbedingungen. Insgesamt ist zu sagen, dass in diesem Club an fast jedem Wochenende verschiedene Regatten stattfinden. Es gibt eine Clubszene, die sich jeden Samstag in Causeway Bay trifft und dort in acht Bootsklassen (z.B.

Drachen, J 80, Ruffian, ...) mit insgesamt 30 – 100 Booten zwischen den ganzen Frachtschiffen um die Plätze kämpft. Gleichzeitig treffen sich die Jollensegler in Shelter Cove, wenn sie nicht gerade auf Auswärtstour sind, um zu trainieren oder interne Wertungsregatten zu absolvieren.

Der RHKYC nimmt auch gerne die Gelegenheit wahr bei internationalen Regattaserien als einer der asiatischen Gastgeber aufzutreten. Größere asiatische Regattaserien sind z.B. der China Cup und die Rolex China Sea Race Serie.

Der Eintritt in den Verein beträgt für unsere Verhältnisse eine hohe Einmalzahlung von ca. 6.000 Euro und eine monatliche Mitgliedsgebühr von ca. 80 Euro. Dafür kann man aber auch die gesamten Einrichtungen



Internationale Regatta im Hafen von Hong Kong

des Clubs nutzen, die sich nicht nur auf Segeln, Rudern oder Motorboot fahren beschränken, sondern auch ein ultramodernes Fitnesscenter, ein Squash Center umfassen und verbilligte Golfkunden in einem der ältesten Golfclubs von Hong Kong ermöglichen.

Nach unserem Bier haben wir im Clubhaus die vorzügliche asiatische Küche, die in keinsten Weise hochstehenden Restaurants in anderen Gegenden von Hong Kong nachsteht, genossen. Beim Anblick der vielen Vereinsstander, die hier alle in kleine Holzkacheln verwandelt werden, ließen wir den Abend ausklingen. Am nächsten Tag erfolgte die wie immer langweilige Heimreise, bei der die Gedanken an dieses Erlebnis die zwölfstündige Flugzeit doch deutlich verkürzten.

Gregor Brodt

- Das Gefährlichste am Meer ist die Nähe zum Land. -

Anlegen an Schären

aus SkipperGuide, dem Online-Revierführer über die Segelreviere der Welt.



Schweden, Finnland, Norwegen - überall dort gibt es steile Ufer, an denen man mit dem Boot auf Anlegedistanz herankommt. Der Heckanker fällt, zwei Leinen an Land, und man hat eine eigene Insel mit Sonnenuntergangsfelsen und allem drum und dran. So liegt man in den Schären.

Damit das ein Vergnügen bleibt, gilt es einige Dinge zu berücksichtigen:

Liegeplatzauswahl: Jeder wird selbstverständlich einen Platz in Lee suchen. Aber bleibt das auch bis morgen früh Lee? Der kurzfristige Wetterbericht ist wichtig für einen ruhigen Schlaf. Wer

will schon in den frühen Morgenstunden feststellen, daß er plötzlich bei Beaufort 5 auf Legerwall liegt und auf Gedeih und Verderb seinem Heckanker ausgeliefert ist? Für solche Fragen sollte man übrigens den lokalen Wetterberichten eher vertrauen als irgendwelchen deutschen. Die kennen sich an ihren Küsten einfach besser aus.

Heckanker: Der muß natürlich nicht dasselbe Kaliber haben wie der Buganker. Im Gegensatz zu seinem großen Bruder ist er ja nicht dafür verantwortlich, das Schiff gegen jeden Wind und Strom im offenen Wasser alleine zu halten. Er soll ja nur das Heck auf Position halten. Heckanker haben übrigens die unangenehme Eigenschaft, beim Fallen oder Aufholen gegen das Boot zu schlagen. Nimmt das Gelcoat übel. Es gibt für praktisch jede Heckform geeignete Ausleger für das Ankergeschirr, mal am Heckkorb befestigt, mal direkt auf dem Spiegel. Sollte man haben.



Vorleinen: Wie am Steg üblich zwei Stück in geeignetem Zugwinkel.

Stehen in guter Zugrichtung Bäume, sind die der "Poller der Wahl". Aber Achtung: Die Bäume müssen ausreichend alt sein, so etwa 20 Jahre, und grün. Junges Gemüse scheidet ebenso aus wie abgestorbenes Gehölz. Erstere haben Wurzeln, die kaum in der Lage sind, den Baum selbst zu halten, letztere fallen bereits auf Zuruf um, selbst wenn sie noch so stabil aussehen.



Gibt es in geeigneter Richtung keine Bäume oder stehen die zu weit weg, kommt das **Felseisen** zum Zug: Hiervon gibt es zwei Typen, gerade und gewinkelt. Warum das so ist, erschließt sich einem sofort beim praktischen Gebrauch an den verschiedenen Spalten, die oft nur eine der beiden Formen zulassen. Von jeder Sorte braucht man zwei Stück. Eingetrieben werden sie mit einem soliden Hammer. Der oft beobachtete kleine Heimwerkerhammer reicht zum Befestigen

des Eisens selbst, nicht etwa des ganzen Schiffes. Wir benutzen einen 1 kg-Fäustel. Zum Lösen der Eisen vor dem Ablegen ein paar Hammerschläge links und rechts, dann wackeln sie und gehen raus.

Gute Felsspalten sind etwa so dick wie das Eisen selbst, laufen nicht keilförmig zu und verlaufen möglichst nicht in Zugrichtung der Leine.

Landgang: Vor dem Anlegen überlegen: "Wie komme ich an Land?" Felsen mit über 40° Neigung und ohne Vorsprünge kann man nicht besteigen, also kann man hier auch nicht anlegen. Stehen kleinere Bäume dicht dabei, an denen man sich festhalten kann, gelingt allerdings auch unter schwierigen Verhältnissen der Aufstieg. Das kann sich rasch ändern, wenn Felsen durch Regen oder Tau nass geworden sind: Der immer vorhandene (wenn auch nicht immer





sichtbare) Belag mit Flechten, Algen und Moos verwandelt sich in Schmierseife!! Dann ist man froh, wenn der Felsen doch nicht so steil ist. In jedem Fall hilfreich ist eine Bugleiter, die nicht zu kurz sein sollte.

An sehr steilen Felsen kann man auch längsseits anlegen, wenn auch unter Wasser nichts im Wege ist. Wir machen so etwas nur dann, wenn auf einer großmaßstäblichen Karte die 3-m-Linie deckungsgleich mit der Uferlinie ist und wenn der Uferfelsen mindestens bis Deckshöhe fast senkrecht ist, weil sonst früher oder später die Fender rausspringen.

Vereinskalender

Wir möchten gerne einen Kalender mit Bildern aus dem Vereinsleben zusammenstellen. Wassersport, unsere Bootshäuser und die Landschaft drum herum im Wechsel der Jahreszeiten – das gibt bestimmt schöne Bilder, die uns durchs Jahr begleiten können. Dieses Jahr waren wir etwas spät mit dieser Idee dran, deshalb werden wir für 2011 einen Prototyp jedenfalls für beide Bootshäuser fertig stellen. Er wird hauptsächlich Segelbilder bieten und daher nicht unser ganzes Vereinsleben abbilden. Aber Ihr habt dann eine Vorstellung, wie so ein Kalender aussehen könnte.

Damit wir für 2012 einen Kalender auch in größerer Stückzahl zu vernünftigen Kosten anbieten können, brauchen wir etwas mehr Vorbereitungszeit. Auf jeden Fall benötigen wir aber Bilder aus beiden Teilen des Vereins und von verschiedenen Aktivitäten. Geeignete Bilder werden im Lauf einer Saison bestimmt entstehen – bei Ausfahrten auf dem Rhein, beim Wasserski fahren, beim Fahrtensegeln auf anderen Revieren, natürlich beim Regattasport, von Arbeitseinsätzen, und in und um die Bootshäuser.

Fotodateien für den Kalender 2012 könnt Ihr an mich (deichmann@01019freenet.de) oder an Dirk Rathai (rathai@die-matte-gmbh.de) per email schicken (aber nicht zu viele Dateien auf einmal!!).

Zu guter Letzt:



Wie die Mutter in meisterlicher Haltung:

