

> Ausgabe 2006 / I



45 Jahre YCN

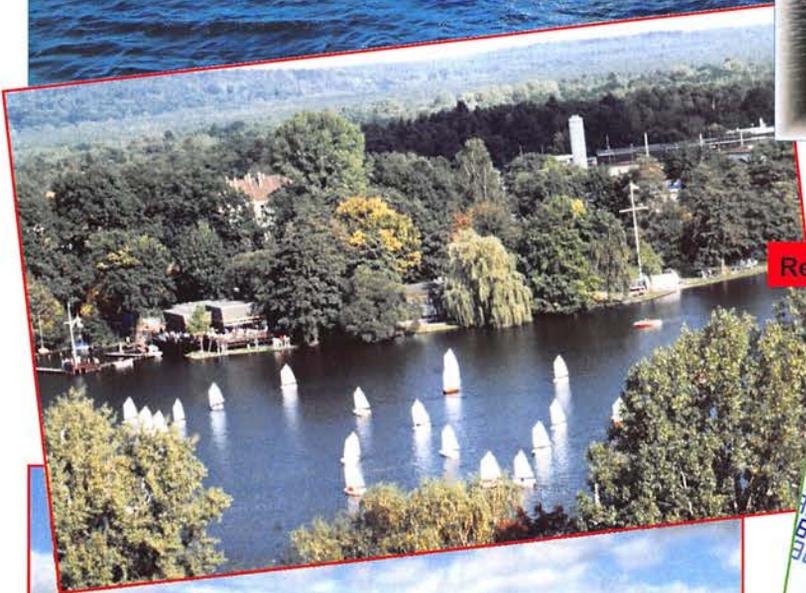
Club - Mitteilungen

Yacht-Club Noris e.V. Nürnberg
1. Halbjahr 2006

Die Reviere des Yacht-Clubs Noris e.V. Nürnberg



Revier Ostsee (Heiligenhafen)



Revier Nürnberg - Dutzendteich



Revier Brombachsee





Grußwort

Seit nunmehr fast einem halben Jahrhundert trägt Ihr Verein dafür Sorge, dass wassersportbegeisterte Nürnbergerinnen und Nürnberger auch in unseren Breiten fachkundig die Segel hissen können - der Yacht-Club Noris e.V. hält für den fränkischen Segelsport die Fahnen hoch.

Im Jahr 1961 hat eine Gruppe von segelbegeisterten Pionieren den Verein gegründet und ihm mit einer engagierten Vereinsarbeit schnell zu einem klangvollen Namen auch weit über die Region hinaus verholfen.

Zum 45. Geburtstag des Yacht-Clubs Noris e. V. meine herzlichsten Glückwünsche.

Allen Verantwortlichen und den mittlerweile rund 410 Mitgliedern, die den Verein mit Leben füllen, meinen herzlichen Dank für das erfolgreiche sportliche Wirken über all die Jahre. Ohne die zahlreichen Helfershelfer, die sich um das Vereinsleben und wichtige die Nachwuchsarbeit kümmern, wäre das gar nicht möglich.

Mit Ihrem Engagement tragen Sie dazu bei, dass Freizeit- und Sportsegler bei uns ein Zuhause gefunden haben. Auf dem Nürnberger Heimatrevier, dem Großen Dutzendteich, und am Brombachsee im nahe gelegenen Fränkischen Seenland haben Jollensegler aus der Region beste Möglichkeiten ihrem sportlichen Hobby nach Herzenslust zu frönen.

Damit bereichert der Yacht-Club Noris nicht nur die Nürnberger Freizeitlandschaft um eine attraktive Sportart, sondern macht sich auf vorbildliche Weise um den Breiten- und Spitzensport verdient.

Dem Verein wünsche ich weiterhin so viele eindrucksvolle sportliche Erfolge, eine glorreiche Zukunft und allen Mitgliedern vor allem eins: viel Spaß beim Segeln.

Ihr

Dr. Ulrich Maly



Sehr geehrte Mitglieder,

wir dürfen in diesem Jahr unser 45-jähriges Clubjubiläum begehen. Dies werden wir würdig mit einer Geburtstagsparty feiern. Sie sind alle hierzu herzlichst eingeladen. Nähere Informationen im Inneren des Heftes.

Das haben sich die acht Herren, die am 8. Dezember 1961 in einer Gaststätte in der Nürnberger Südstadt den YCN gründeten sicher nicht träumen lassen,

- dass ihr Club 45 Jahre später auf 410 Mitglieder anwachsen werde,*
- dass wir im Besitz von 2 Club-Häusern und einer Hochsee-Yacht an der Ostsee und vielen Jollen sein werden,*
- dass der YCN einen Weltmeister, Olympiasieger, mehrere Europameister, Deutsche Meister, Österreicher und Schweizer Meister zu seinen Mitgliedern zählt,*
- dass unsere Jugendabteilung 58 Jugendliche umfasst und wir in der Lage sind, den jungen Seglern ein geregeltes Training zu bieten,*
- dass unter der Flagge des YCN ca. 80 Boote und Yachten fahren,*
- dass durch unsere Abteilung Ausbildung jährlich ca. 100 Personen in den verschiedensten Sparten erfolgreich geschult werden.*

Das alles war und ist nur möglich, weil Sie liebe Mitglieder immer wieder bereit sind, sich zu engagieren.

Ich bedanke mich bei Ihnen, liebe Mitglieder, ich bedanke mich bei den Trainern und Ausbildern und den vielen ehrenamtlichen Helfern. Unser Dank gilt auch den Damen und Herren, die in den letzten 45 Jahren im Vorstand und dem erweiterten Vorstand tätig waren.

Wir bedanken uns auch bei den Sponsoren, die durch ihre finanzielle Unterstützung es ermöglicht haben, dass wir hochwertige Regatten veranstalten konnten.

Unsere Gründer wären stolz auf ihren Club. Wir dürfen und sollten stolz auf unseren YCN sein.

Dem YCN und seinen Mitgliedern weiterhin immer eine handbreit Wasser unterm Kiel und viel Spaß und Freude bei unserem geliebten Sport.

*Peter Hertlein
Präsident des YCN*

- » **Aus dem Leben im Yacht-Club > Umschlag II**
- » **Grußwort Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly > 1**
- » **Grußwort YCN-Präsident Peter Hertlein > 2**
- » **Inhalt und Inserenten > 3**
- » **Segler haben eine tolle Kameradschaft > 4**
- » **Clubhaus und Revier Dutzendteich > 6**
- » **Stützpunkt Brombachsee > 8**
- » **Das Redaktionsteam > 9**
- » **Yachtregister > 10**
- » **Aus den Vorstandssitzungen > 11**
- » **Wie kam der Vogel in den Stander? > 12**
- » **Gesellschaftliche Höhepunkte 2006 > 13**
- » **Einladung zum 45-jährigen Bestehen > 15**
- » **Ausbildung Kursprogramm > 16**
- » **Ausbildung UKW-Sprechfunk > 17**
- » **Die lizenzierten Übungsleiter des YCN > 17**
- » **Jüngstensegeln > 19**
- » **Zwischen Curryklemme und Seemannsknoten > 20**
- » **Das ganz spezielle YCN-Kreuzworträtsel > 23**
- » **Aufnahmeantrag > 25**
- » **Warum segelt ein Segelboot? > 27**
- » **Nordbayerischer Jugendsegelertag > 29**
- » **Laser > 31**
- » **Der Conger im YCN > 32**
- » **Die 420er Gruppe > 34**
- » **Korsare im Yacht-Club Noris > 35**
- » **Das H-Boot > 36**
- » **Unsere "Albert" am Brombachsee > 39**
- » **Was, segeln könnt ihr auch? > 40**
- » **Unsere Clubyacht Lone Star > 42**
- » **Das dritte Standbein in Heiligenhafen > 44**
- » **Jawosammadenn? > 46**
- » **Pressespiegel > 48**
- » **Russian Sailing Cup 2005 > 52**
- » **Segeltörn Mallorca Frühling 2005 > 54**
- » **Treffpunkt für über 400 Mitglieder > 59**
- » **Montagstraining > 61**
- » **Der YCN-Vorstand > 63**
- » **Die Abteilungen des YCNs > 64**
- » **E-Mail-Adressen des YCNs > 66**
- » **Vorstand und Abteilungen > 67**
- » **Impressum > 67**
- » **Terminkalender 2006 > 68**
- » **Die Reviere des YCNs > Umschlag IV**

Der Yacht-Club dankt den Inserenten:

- | | | | |
|---|------------------------------------|---|---------------------------------|
| » | Becker & Lehner Rechtsanwälte > 14 | » | Sparkasse Nürnberg > 26 |
| » | mdn hübner > 14 | » | mef-presseservice > 30 |
| » | Baumüller > 18 | » | BMW > 38 |
| » | Yachtcharter Woop > 22 | » | Fuchs Bau > 50 |
| » | Maisel Bräu > 24 | » | Waldbauer Immobilien > 58 |
| » | Segler-Service-Center > 24 | » | Selig Wohnbedarf > 60 |
| | | » | A+R Freizeitmobile > 62 |
| | | » | Cito-System GmbH > Umschlag III |

NZ-Gespräch mit dem zweiten Vorsitzenden des YCN

**»Segler haben
eine tolle Kameradschaft«**

Erfolgreicher Segelsport in Nordbayern ist schon lange eng mit dem Namen Yacht-Club Noris (YCN) verbunden. 450 Mitglieder zählt der Traditionsverein, der 1961 von einer Gruppe segelbegeisterter Nürnberger gegründet wurde. Die NZ sprach mit Albert Zunner, dem zweiten Vorsitzenden vom YCN, über die Vorzüge des Sports und über die Nachwuchsarbeit.

NZ: Wie sind Sie denn zum Segeln gekommen?

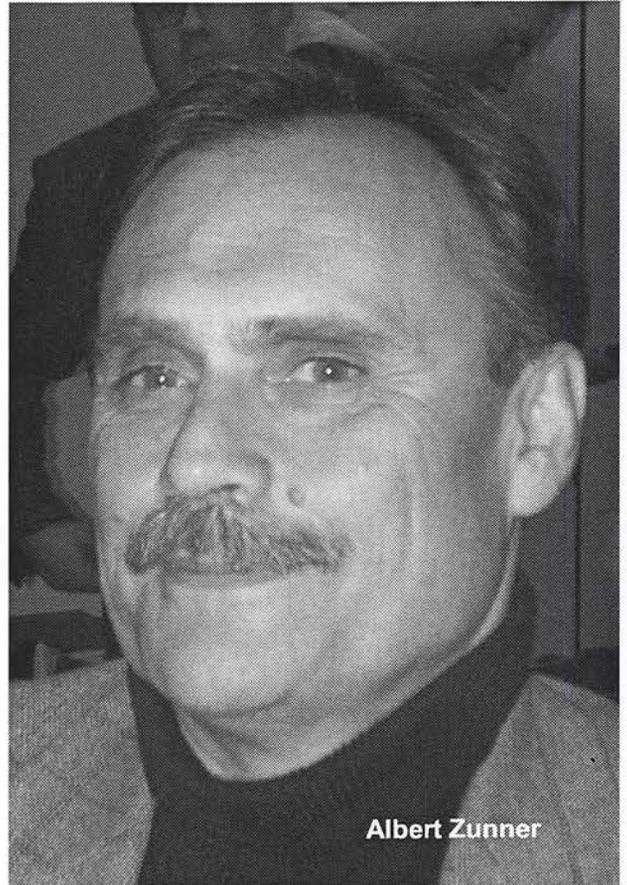
Zunner: Das war vor 36 Jahren, und zwar während meiner Ausbildungszeit zum Büroelektroniker. Die jeweils besten der Jahresabschlussprüfungen wurden auf einen 14-tägigen Segelkurs an den Chiemsee eingeladen, und ich war einer der Glücklichen.

NZ: Was fasziniert besonders an diesem Sport?

Zunner: Der Umgang mit den Elementen Wind und Wasser, außerdem die tolle Kameradschaft, die beim Segeln herrscht. Und der Lerneffekt fürs Leben ist enorm. Man setzt sich einen bestimmten Kurs und versucht, diesen Kurs beizubehalten. Und man lernt Verantwortung für sich und andere zu übernehmen.

NZ: Was hat sich im Segelsport in den letzten Jahren verändert?

Zunner: Früher war Segeln eher ein elitärer Sport, der nur wenigen wohlhabenden Leuten vorbehalten war. Heute ist das längst nicht mehr so. Die finanziellen Verhältnisse sind nicht mehr entscheidend. Wir bedienen alle gesellschaftlichen Schichten und stellen ihnen eigentlich die komplette Ausrüstung zur Verfügung.



Albert Zunner

NZ: Also ist Segeln wirklich nicht teurer als andere Sportarten?

Zunner: Definitiv nein. Wenn ein Kind zum Fußball geht, braucht es Sportsachen und Fußballschuhe. Beim Segeln muss man sich eben windfeste Kleidung und Turnschuhe besorgen. Und für den Dutzendteich muss es ja nicht gleich die Hochseeausrüstung sein.

NZ: Ist Segeln denn überhaupt noch zeitgemäß?

Zunner: Meiner Meinung nach ist es sogar zeitgemäßer denn je. Vor allem der Jugend werden hier noch Werte vermittelt, die immer mehr in Vergessenheit zu geraten drohen. Ich denke da zum Beispiel an Dinge wie Pünktlichkeit, Verlässlichkeit oder die Bedeutung der Macht der Natur. Auch was die Teamarbeit und Kollegialität untereinander angeht, lernen

sie hier sehr viel. Das ist doch mehr wert als ein anonymes Vis-à-vis mit dem PC.

NZ: Wie steht es denn um die Nürnberger Segeljugend? Ist das Interesse an den angesprochenen Werten überhaupt noch da?

Zunner: Natürlich hätten wir gerne noch mehr Kinder bei uns im Verein, wir können uns aber wirklich nicht um mangelnden Nachwuchs beklagen. Vor allem unsere Optigruppe, das sind die Acht- bis Zwölfjährigen, ist gut besucht. Leider fehlt immer noch vielen Kindern der Zugang, weil sie nicht die nötige Rückendeckung seitens der Eltern erfahren, sofern diese nicht auch schon gesegelt sind. Dabei stärkt der Sport auch das Selbstbewusstsein der Kinder, weil sich erste Erfolge besonders schnell einstellen, nämlich dann, wenn sie ihr Boot tatsächlich in Richtung angepeiltem Ziel lenken.

NZ: Zum zweiten Mal veranstaltet der Yacht Club Noris einen Grundkurs für Kinder. Was hat den Ausschlag gegeben, einen Segelgrundschein für diese Altersgruppe anzubieten?

Zunner: Hintergedanke war, dass die Kinder nicht einfach so übers Wasser fahren, sondern auch ein Zertifikat für ihre Leistung bekommen. Sie sind außerdem konzentrierter bei der Sache, wenn sie wissen, dass am Ende des Kurses ein kleiner Test ansteht. Und sie haben hinterher etwas Vorzeigbares in der Hand. Das Zeug-

nis nach bestandener Prüfung ist eine Belohnung und eine Bestätigung, dass sie ihre Sache beherrschen.

NZ: Wie halten sich die Nürnberger Segler eigentlich im Winter fit?

Zunner: In den Wintermonaten bietet der Verein extra Konditionstraining und Gymnastik in der Oedenberger Schule an. Vor allem die Regattasegler brauchen viel Kraft und Ausdauer, weil sie permanent Manöver und Positionswechsel durchführen müssen. Bei Fahrtenseglern ist das nicht so wichtig, da geht es mehr um Strecke und Landschaften. Aber es kann ja nie schaden, sich auch neben der Saison körperlich fit zu halten.

NZ: Was waren bislang Ihre ganz persönlichen Segelhighlights?

Zunner: Oh, da gibt es einige. Wenn in der Ostsee auf einmal ein U-Boot neben dir auftaucht, dann ist das schon was Tolles. Genauso schön ist es, wenn du ganz nah an Delfinen oder Seehundbänken vorbeisegelst. Jedes Revier hat eben seinen ganz besonderen Reiz. Auch der Dutzendteich. Durch seine Lage an der Kongresshalle treten immer wieder unberechenbare Winde auf. Außerdem sind ständig Manöver gefragt, weil das Gewässer ja nicht besonders groß ist. Und wo sonst in Deutschland kann man schon mit der Straßenbahn zum Segeln fahren?

Fragen: Stephanie Händel

Leuchtturm im Dutzendteich.



Der Leuchtturm am Dutzendteich

auf einer Ansichtskarte von 1912. Nach Veröffentlichung dieser Postkarte durch das Stadtarchiv Nürnberg im Jahr 1995 wurde das Bauwerk in das "Lexikon deutscher Leuchttürme" aufgenommen.

Clubhaus und Revier Dutzendteich

Ein Segelrevier mitten in der Stadt, das hat nicht jeder Segelverein zu bieten. Alleine schon deshalb ist unser Heimatrevier der Dutzendteich etwas ganz Besonderes. Zwar wird er von Laien oftmals als nicht besonders attraktives Badewannenrevier abgetan, doch wer etwas von der Sache versteht, weiß: Das Gegenteil ist der Fall. Die Aktiven müssen mit von Uferbäumen und der Kongresshalle orographisch verwirbelten Winden kämpfen, Flachstellen und manchmal auch Verkrautungen aussegeln. Dafür können sie mit der Straßenbahn zum Segeln fahren, ein Vorteil den nicht nur unsere Kinder und Jugendlichen sowie deren Eltern schätzen.

Deshalb sind wir stolz auf unser Clubheim und die Anlage am Dutzendteich. Das Clubhaus ist die Seele des Vereines, Treffpunkt und Kommunikationszentrum für alle Mitglieder und Gäste. Es wurde mit Herzblut und Schweiß bei ungeheuerem Aufwand als eine Heimat für alle unsere seglerischen Belange geschaffen.

Der Dutzendteich mit seinen Nebengewässern entstand vermutlich im ersten Drittel des 14. Jahrhunderts durch Anstauung von Langwassergraben und Fischbach. Der Name Dutzendteich ist wohl abgeleitet von „dutze“ = Schilfrohrkolben. Laut Stadtarchiv wurde er erstmals als



„Weyherstatt“ im Jahre 1337 erwähnt. 1495 kaufte ihn der Rat der Stadt Nürnberg. Er wurde jahrhundertlang als Wasserspeicher, Energiespender für die Hammerwerke, zur Fischaufzucht und als Ausflugs- und Erholungsgebiet genutzt.

Der Journalist Hans Schrödel (Pseudonym Peter LuginsLand) schrieb im Jahre 1923 „Der Dutzendteich wurde vom Schicksal erschaffen, damit die lieben Nürnberger wissen, wann ein Sonntag ist. Ein Nürnberger, der an einem Sonntag nicht an den Ufern des Dutzendteiches weilt, weiß überhaupt nicht, dass Sonntag ist.“

Nach der Vereinsgründung 1961 waren wir ab 1965 Gast und Mitnutzer des Gebäudes und Geländes der Marinekameradschaft am Dutzendteich. Von dort aus fand die erste YCN Regatta mit 27 Booten während der Sportwoche

1965 statt. Seit dieser Zeit schon sind die regelmäßigen Unterrichtsabende für die Segelscheinprüfungen Standard in unserem Winterprogramm.

Nach dem Konzept der Stadtplanung erhielten wir 1970 vom Liegenschaftsamt die Erbpacht für unser heutiges Clubgelände. Erst nach der Ablösung von der Marinekameradschaft und Familie Wanner wurden wir ab 1970 und 1974 gegen eine entsprechende Ablösung alleinige Eigentümer der alten Gebäude auf dem Gelände. Zwischendurch waren immer wieder aufwendige Arbeiten, wie Neueindeckung des Marine-Vereinsheimes, Bootschuppen, Bereinigung des Geländes, Sanierung des alten Steges, Wasserliegeplätze notwendig.

Der erste neue Bootssteg wurde 1972 in Eigenleistung erstellt. Es zeigte sich, dass die übernommenen

••• Wer kann schon mit der Straßenbahn zum Segeln fahren?

Gebäude – ein Vereinsheim und ein Schuppen – so marode waren, dass sie trotz hohem Einsatz auf Dauer nicht zu halten waren. Die Mitglieder (83 %) beschlossen deshalb in einen Neubau zu investieren.

Das heutige Clubheim wurde in den Jahren 1975 und 1976 überwiegend in Eigenleistung von seinerzeit 112 Mitgliedern in 5.000 Stunden bis zum Richtfest September 1975 erstellt. Die Einweihung konnte erst im Juli 1977 erfolgen. Weitere 1.200 Arbeitsstunden waren bis dahin aufgelaufen, die über den Zeitraum verteilt vom hohen Einsatz zeugen. Pflege und Erhaltung für Innen und Außen, die eine Holz- und Pfahlbauanlage nun mal erfordert, nehmen wir auch heute gerne in Kauf.

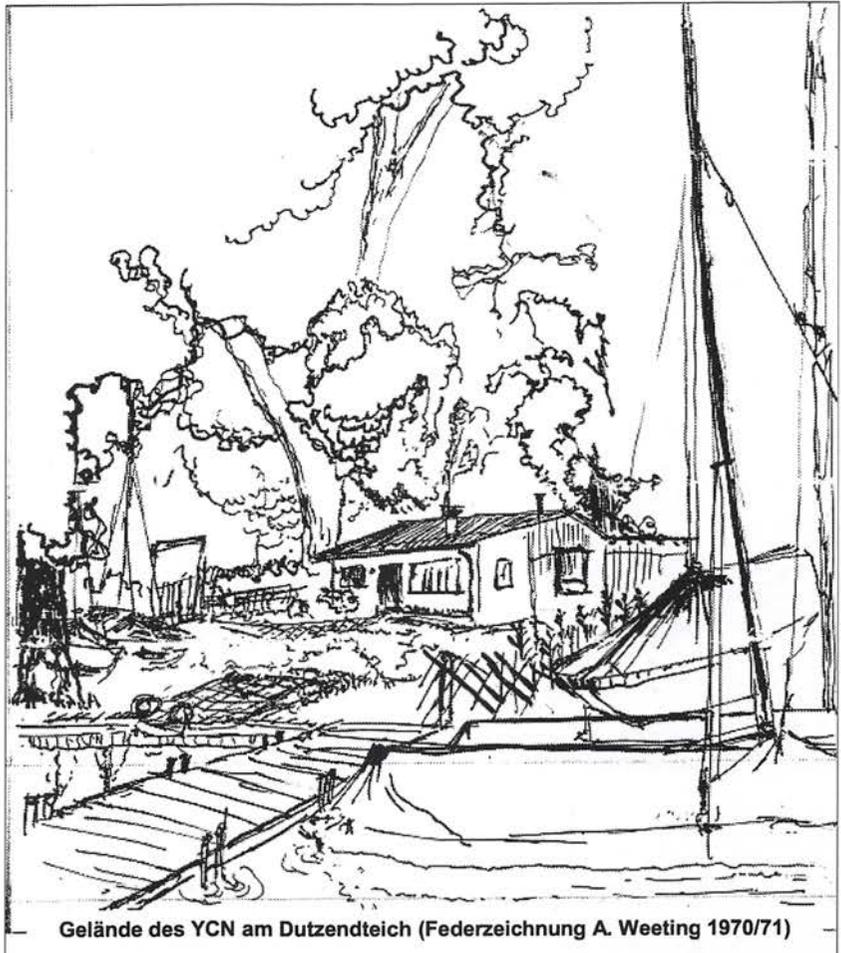
Mit dem Neubau des Clubhauses und gewachsenen seglerischen Anforderungen musste die neue Hafenanlage erweitert werden: Mit Bootsteg, Wasserliegeplätzen und Fahnenmast war sie 1984 fertig. Die Restaurierung des Fahnenmastes ist 2001 nötig gewesen. Für die Regatten ist er erforderlich, gleichzeitig erinnert er vielleicht auch an den bis 1935 tatsächlich am Dutzendteich vorhandenen Leuchtturm, der im Zuge des Baues der Kongresshalle abgerissen worden war.

Nach fast 30 Jahren entsprechen das Clubhaus

und die Anlage noch heute den gewachsenen sportlichen und anderen Aktivitäten. Es ist der Mittelpunkt des Vereinslebens mit Ausstattung für alle Abteilungen, einschließlich Fach- und interne Veranstaltungen. Besonders hervorzuheben sind die vorhandenen vielfältigen Schulungs- und Dokumentationseinrichtungen bis zum Internet. Neben der Ausbildung in Theorie und Praxis für die Segelführerscheine erfolgt seit 1975 alle Jahre in jedem Sommer die Ferienbetreuung Nürnberger Schüler über den Zeitraum von jeweils 14 Tagen.

Wir fühlen uns wohl in unserem Heim am Steg und genießen das Geschaffene

aktiv und passiv. Gerade die große Terrasse ist ein ganz besonderer Anziehungspunkt. Sie bietet beste Aussicht auf die Wettbewerbe, wenn wie z. B. bei der klassischen Zwetschgenmännla Regatta über 100 Optis auf dem Wasser sind. Dies sind genauso wie die Trichter-Regatten seit 1977 sportliche Höhepunkte. Hunderte von Gästen, Neueinsteiger und Führerscheinaspiranten haben den Ausblick von der Terrasse auf das Wasser, die Kongresshalle und die Umgebung genossen. Ihre Bewunderung, dass dies wohl der schönste Platz in Nürnberg sei, macht uns immer wieder stolz und aufmerksam, was wir für ein Kleinod haben.



Gelände des YCN am Dutzendteich (Federzeichnung A. Weeting 1970/71)

Stützpunkt Brombachsee

1970 verabschiedete der Bayerische Landtag das Gesetz zur vorrangigen Landesplanung für das fränkische Seenland. Das dabei entstehende Naherholungsgebiet mit mehreren neuen Talsperren interessierte uns als Wassersportler am meisten. Wir mussten erst mal lange warten, bis etwas passierte, erkennen heute aber gerne an, dass sich das lange Warten gelohnt hat.

Nach 16 Jahren Dauer nahm Franz-Josef Strauß die erste Baustufe - Altmühlsee, Überleiter, Kleiner Brombachspeicher und Igelsbachsperre - in Betrieb. Seitdem sind wir der Region sportlich verbunden. 1986 konnten wir gleich die 25-jährige Jubiläums-Regatta auf der Igelsbachsperre durchführen.

Ein eigener Stützpunkt in dem neuen Segelrevier war damals noch nicht absehbar. Immerhin kam ab 1995 eine Partnerschaft im

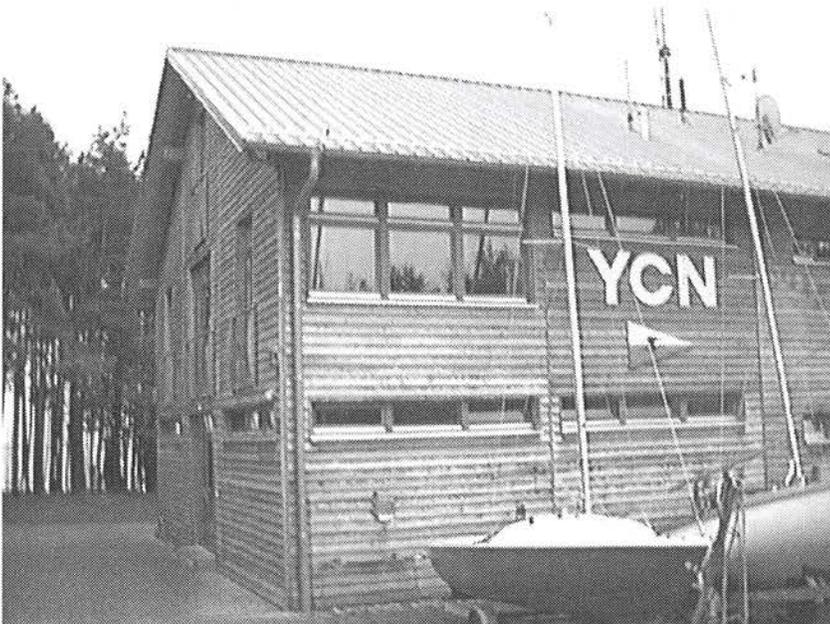


Seezentrum Wald am Altmühlsee mit den Vereinen SSCW/ SVO/ SSCA zustande. Wir wurden sehr gut aufgenommen und hatten auch Liegeplätze zur Verfügung.

Die zweite Baustufe mit der Teilflutung des großen Brombachssees brachte 1995 bereits eine Wasseroberfläche von 400 ha und 20 Meter Tiefe. Es vergingen weitere 4 Jahre bis 1999 endlich die Segelsaison auf 926 ha (9,3 qkm), 37 Meter Tiefe und bei einer

Uferlänge von insgesamt 17,5 km gestartet werden konnte. Leider haben einige unserer engagierten Mitglieder dieses sowie die Einweihung unseres Hauses im gleichen Jahr nicht mehr erlebt. Schließlich waren seit der Urplanung 29 Jahre vergangen.

Unser Interesse an einem Domizil in dem Segelrevier Brombachsee konnte bei allen Stellen offiziell 1992 angemeldet werden. Die Hauptversammlungen 1993 und 1995 beauftragten den Vorstand mit Verhandlungen. 1997 wurde in einer außerordentlichen Hauptversammlung mit 85 % Mehrheit der abgegebenen Stimmen der Bau des Stützpunktes im Segelzentrum beschlossen. Bei der Zuweisung des Grundstückes hat uns der Zweckverband Brombachsee sehr geholfen. Außer der eigenen Umlage, Arbeitsleistung sowie internen und externen Spenden sind wir dankbar dafür, auch die Zuschüsse des Freistaates



••• Unser Regattazentrum im Segelzentrum Ramsberg

Bayern und der Stadt Nürnberg für den Neubau erhalten zu haben.

Die Einweihung des Stützpunktes 1999 ermöglichte dann die Umsetzung unserer Vision, in Zusammenarbeit mit anderen Vereinen einen geregelten Segelbetrieb, gemeinsames Training und rege Beteiligung an Regatten durchzuführen. Ausrüstung für die Wettfahrten wie Tonnen wurde beschafft. Zusammen mit den anderen Vereinen wurden Sicherungsboot, Start- und Zielschiff zur gemeinsamen Nutzung angeschafft. Die Mittwochsregatten im Wechsel mit den anderen Vereinen und geselliges Beisam-

mensein sind inzwischen ein fester Bestandteil im Terminkalender. Wegen der guten Windverhältnisse hat sich der Schwerpunkt der nordbayerischen Segler auf Altmühl- und Brombachsee verlagert.

An Land und im Wasser haben wir Liegeplätze für Vereinsschiffe und Mitgliederboote, die eifrig genutzt werden. Die 60 km Anfahrt wird gerne in Kauf genommen. Wir genießen die Möglichkeit, sportlich mit Jollen und Kielbooten zu segeln. Großveranstaltungen wie z. B. 2000 die Deutsche Meisterschaft für Korsar und Conger, aber auch die regelmäßige

Zwetschgenmännla-Regatta, an der 2005 149 Teilnehmer aus 31 Vereinen teilnahmen, können wir dort durchführen.

Wir sind glücklich über die damalige Entscheidung, neben dem Vereinsmittelpunkt Clubhaus Dutzendteich einen Stützpunkt im Großrevier Brombachsee zu haben. Auch die gute Nachbarschaft und Kameradschaft mit allen ansässigen Vereinen im Segelzentrum Ramsberg und den befreundeten Seglern, die alle die gleiche Sprache sprechen, spielen eine wichtige Rolle.

Ulli Böhm

Das Redaktionsteam



Beiträge an Mitteilungen@ycn.de oder
YCN Dr. Heinrich Roddewig, Burkhardtstr. 15, 90455 Nürnberg, Tel. 0911 8888 566
Redaktion (von links): Dr. Heinrich Roddewig, Jürgen Mahler, Ernst Hegerfeld, Ulli Böhm
und (nicht auf dem Foto) Gerhard Hacker

Yachtregister

Um den Segelsport richtig ausüben zu können, braucht man ein Segelboot.

Mitglieder, die über kein eigenes Boot verfügen, können vom Angebot der Clubbootnutzung Gebrauch machen. Der Yacht-Club Noris e.V. hat hierzu ein umfassendes Angebot: an Jollen und sogar an Kielbooten:

9x Conger,
4x 420er,
2x Laser,
14x Optimisten;

Hochseeyacht „Lone Star“ in Heiligenhafen,
Kajütkreuzer „Albert“ am Brombachsee,
4x Sicherungsboote mit Außenbordmotor sowie

1 Anteil am Startboot am Brombachsee.

Viele Mitglieder haben eigene Boote. Die letzte Bestandsaufnahme aus dem Jahr 2003 zeigt anhand der Vielfalt der Segelboote, dass jeder im Yacht-Club Noris e.V. seinen individuellen Vorstellungen nachkommen kann. Im Jahre 2003 wurden 50 Boote gemeldet die sich auf Jollen, Kielboote und Motorboote aufteilten. Trotz des Alters der Erhebung ist der Trend noch aktuell.

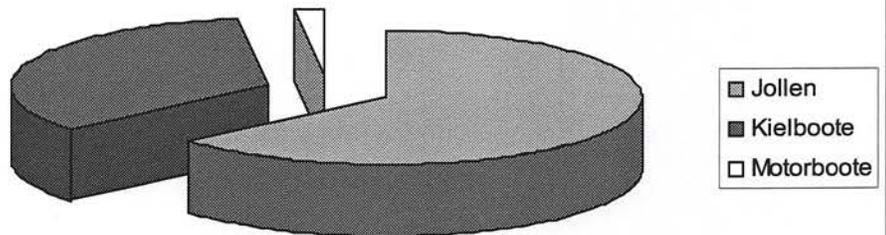
Für die Eigenerboote stehen sowohl am Dutzendteich als auch am Brombachsee clubeigene Liegeplätze zur Verfügung.

Ernst Hegerfeld

Typen der YCN Eigenerboote 2003

Alpa 550
BigGipsy
Conger
Esse
FD
Katamaran
Korsar
Laser
Optimist
Phantom
Sailart 17
Sailart 18
Bavaria 30
Biga 26
Dyas
Etap 23iL
Fam
H-Boot
Iometmo 701
Kielzugvogel
KZV
Leisure 22
Moody 425
Neptun
Odin 616
Sportina 680
Motorboot

Eigenerboote im YCN



Digitaldruck Farbe
Offsetdruck
Kuvertdruck
Direktwerbung
Satz & Gestaltung
Weiterverarbeitung
Klebebindung
Spiralbindung

Digitaldruck S/W
Schnelldruck
Kopien Farbe & S/W
Mailings
Handling
Broschüren
Thermobindung
Wire-O-Bindung

Druck
Zentrum
Copyland

Weiserstraße 88
90489 Nürnberg

Fax 0911 / 51900-19
E-Mail info@cl-druckzentrum.de
Internet www.cl-druckzentrum.de

Tel. 0911 / 519 00-0

Rasenfläche (Dreieck) des 1. WSC Brombachsee

Vertrag mit 1. WSC ist abgeschlossen. Der YCN darf nun die Wiese nutzen. Pflegekosten werden anteilig übernommen. Als sog. „Pacht“ werden 100,00 € p/a an die Jugendabteilung des 1. WSC gespendet.

Beschluss vom 19.04.2005:

Der Vertrag wird akzeptiert. 1 Enthaltung, Rest einstimmig dafür

DSL- Anschluss im Clubhaus Dutzendteich

KNF stellt dem YCN einen DSL-Anschluss zur Verfügung.

Albert Zunner + Peter Hertlein versuchen einen internetfähigen PC für das Vorstandszimmer zu besorgen.

Beschluss vom 14.06.2005:

Vertrag mit KNF wird angenommen. – einstimmig -

Privatnutzung des Clubhauses Dutzendteich

Peter Hertlein und Werner Zehentmeier haben einen Nutzungsvertrag entworfen. Der Vertrag wurde vorgestellt.

Beschluss vom 09.08.2005:

Clubmitglieder, die das Clubhaus Dutzendteich privat nutzen wollen, müssen ab sofort vorher diesen Vertrag unterzeichnen. – einstimmig -

Forderungen gegenüber Mitgliedern

Werner Zehentmeier beklagt, dass das Zahlungsverhalten von einzelnen Mitgliedern sehr zu wünschen übrig lässt.

Beschluss vom 11.10.2005:

Zahlungsunwillige Mitglieder werden im Rahmen eines normalen kaufmännischen Vorgehens mit Mahnung usw. weiterhin zur Zahlung von Verbindlichkeiten (insbesondere Beiträge) aufgefordert.

Yachtclubsekretariat

Es besteht die Möglichkeit, in Zusammenarbeit mit der Organisation NOA Nürnberg im Rahmen von Arbeitsfördermaßnahmen eine Unterstützung des Yacht-Club-Sekretariats kostenlos für ein halbes Jahr zu beschäftigen.

Beschluss vom 08.11.2005:

Peter Hertlein wird einen Antrag stellen. – einstimmig –

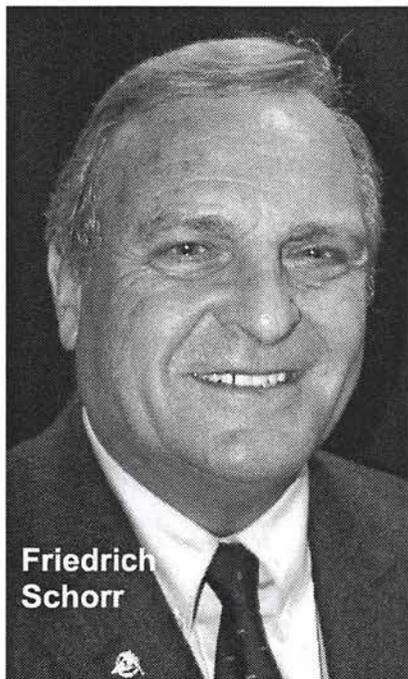
Im Nachgang –

Dem Antrag wurde stattgegeben und seit dem 24. April 2006 hat der Yacht-Club Noris eine Sekretariatsbesetzung. Frau Selma Çakmak verrichtet Sekretariatsarbeiten von Montag bis Donnerstag, jeweils vormittags und freitags am Nachmittag im Vorstandszimmer des Clubhauses Dutzendteich.

Ernst Hegerfeld

Wie kam der Vogel in den Stander?

Anmerkungen zum 40-jährigen Jubiläums unseres Vereinsstanders.



Friedrich Schorr

Wir schreiben das Jahr 1961. Eine kleine Schar mutiger, Wind- und Wasser erprobter Segler unter der Führung von Hans-Joachim Dietrich und Heinrich Schmitz gründen den YCN. Erst einmal wurde am Dutzendteich gesegelt. Das beeindruckte auch diejenigen Segler, die noch kein Clubmitglied waren und ihrer Leidenschaft an anderen Segelorten frönten. So kam unser heutiger Senator Friedrich Schorr, der seinerzeit einen Korsar am Rußweiher in der Oberpfalz liegen hatte, zu den frühen YCNlern in Kontakt. Man segelte am Dutzendteich, dort hatte man auch ein seglerisches Zuhause in den Räumen der Marinekameradschaft, Nürnberg. Doch mit landes- und bundesweiter Vereinsmeierei hatte man sich noch nicht in-

tensiv beschäftigt. Erst im Jahre 1965 wollte der YCN Mitglied im bayerischen und im deutschen Selerverband werden. Das war der Moment, in dem auch ein Vereinsstander benötigt wurde, der bis dato noch nicht existierte.

So trafen sich die damaligen Gründungsmitglieder Heinrich Schmitz und Hans-Joachim Dietrich bei Friedrich Schorr, den sie als aktiven Korsarsegler kannten, um über die Gestaltung eines Standers zu sprechen. Im Laufe der Diskussionen wurde festgelegt, dass der Stander die fränkischen Farben rot über weiß tragen sollte. Aber was könnte noch dazu den YCN zieren, fragte sich die Diskussionsrunde in Schorrs Wohnzimmer. Die Wahl fiel auf einen edlen Wasservogel. Heinrich Schmitz zeigte spontan auf die Wohnzimmerwand. Dort hing ein aus Teakholz gearbeitetes Kranichpaar. Schnell war die Vorlage kopiert und sollte auf den schon vorbereiteten rot weißen Vereinsstander gemalt werden. Dies gelang künstlerisch einwandfrei, bis auf die Tatsache, dass der Stander verkehrt herum lag und somit die weiße Farbe oben war und nicht wie in der fränkischen Flagge üblich in der unteren

Hälfte.

Die kleine Runde der Seglerfreunde war überzeugt, die richtige Wahl in der Gestaltung getroffen zu haben. Und so war es, seit 40 Jahren hat der YCN nun ein beständiges Vereinslogo.

Aus diesem Anlass hat unser Senator Friedrich Schorr die berühmten Teakholzkraniche anlässlich eines Vorstandstreffens dem Amt des Präsidenten gestiftet. Für die Chronik des YCN übergab F. Schorr auch einen Clubstander, der anlässlich eines Empfanges bei der Stadt Nürnberg von dem damaligen Oberbürgermeister Dr. Urschlächter und unserem Bronzemedailien-Gewinner in der Tornadoklasse Jörg Spengler im Jahre 1976 handsigniert wurde. Peter Hertlein und der Rest des Vorstandes dankten F. Schorr für die Geste. So werden die Kraniche stets den Präsidenten begleiten, damit die Weitsicht und Nähe zum Wasser allgegenwärtig ist.



Gesellschaftliche Höhepunkte des Sommers 2006

1. Clubabend: **Golf und Golfplatz**, Herr Helmut Schieback,
Freitag, 21.04.2006, 19:00 Uhr
2. Clubabend: **Reich der Bienen**, mit div. Kostproben. Frau Danielle Hegerfeld,
Freitag, 19.05.2006, 19:00 Uhr
3. Traditioneller **Frühschoppen am Himmelfahrtstag**
Donnerstag, 25.05.2006 ab 10:00 Uhr
Ab 11:00 Uhr spielen die bekannten „Ansbacher Neustadt-Schrammeln“
Für Speis und Trank ist gesorgt.
4. **Sommerfest** mit Musik, Grill und Wassersport
Samstag, 15.07.2006 um 16:00 Uhr
5. **Oktoberfest** mit Haxen- und Hähnchengrillwagen, Feuerwerksansicht
Sonntag, 10.09.2006 um 17:00 Uhr
6. **Jubiläums-Geburtsfeier 45 Jahre YCN**
am 4. November 2006 um 18:00 Uhr (siehe Seite 15)

Wir hoffen auf eifrige Helfer, rege Teilnahme und nette Gäste!

YCN-Veranstaltungsteam, Ansprechpartner: Dr. Heinrich Roddewig



Becker & Lehner Rechtsanwälte

www.becker-lehner.de

Becker Karl Heinz

Fachanwalt für Strafrecht und Fachanwalt für Familienrecht,
Deutsch-internationales Ehe- / Familienrecht,
Strafrecht, Einbürgerungsrecht

Lehner Karl

Fachanwalt für Arbeitsrecht und Fachanwalt
für Miet- und Wohnungseigentumsrecht,
Allgemeines Zivilrecht, Arbeitsrecht, Verkehrsrecht

Maurer Ute

Fachanwältin für Familienrecht,
Ehe- und Familienrecht, Allgemeines Zivilrecht, Erbrecht

Glupe Gerrit

Europarecht, Internationales Privatrecht,
Wehrrecht, Ausländerrecht

Steigerwald Sabine

Strafrecht, Verkehrsrecht

90459 Nürnberg • Pillenreuther Straße 14

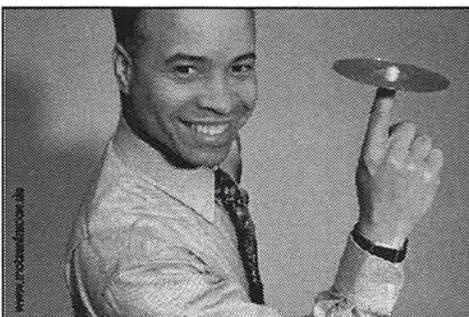
Telefon: (0911) 945 778 86

Telefax: (0911) 945 778 86

e-mail: mail@becker-lehner.de

www.becker-lehner.de

Bürozeiten: Mo.-Fr. 8.30-18.00



Finden ist intelligenter als suchen.



Wir helfen Ihnen dabei mit unseren Lösungen und Dienstleistungen:

- Wir scannen Ihr Schriftgut und Ihre Zeichnungen, tagesaktuell und Altbestände.
- Wir lesen Ihre Belege, Rechnungen und Formulare mit modernster OCR/ICR-Technik.
- Dokumentmanagement-Software.

Damit Sie Ihre wichtigen Unterlagen in kürzester Zeit finden ohne lange zu suchen.

Bernhardstraße 5
90431 Nürnberg

fon 09 11 - 93 90 90
fax 09 11 - 93 90 949

info@mdn.de
www.mdn.de

mdnhübner
40 Jahre scannen + filmen

45 Jahre YCN

***Wir feiern Jubiläums-Geburtstag
am Samstag, 04. November 2006,***

***im Kulturtreff Bleiweiß,
Hintere Bleiweißstraße 15,
90461 Nürnberg.***

An- und Abfahrt mit öffentlichen Verkehr wird empfohlen.

Mitzubringen: Gute Laune und gepflegte Kleidung

***18.00 Uhr Einlass: Geburtstags-Sektempfang
19.00 Uhr Begrüßung durch Präsident Peter Hertlein
19.30 Uhr Büfetteröffnung:
fränkisch, italienisch, vegetarisch***

***Musik zum Tanz für Jung und Alt
100 % Livemusik mit Timmi's Band
Programmeinlagen, Jubiläums-Ehrungen***

***Eintritt:
29,00 € für Erwachsene
14,00 € für Jugendliche bis 24 Jahre***

***Anmeldungen verbindlich
ab Auslieferung dieses Heftes durch Einzahlung auf
YCN-Konto-Nr. 30206850,
Postbank Nürnberg (BLZ 76010085)
mit dem Verwendungszweck
„45 Jahre YCN-Jubiläumsveranstaltung“ und „für... Personen“
bis spätestens 4. Oktober 2006***

***Wer zuerst zahlt und wählt, wird zuerst in der Eintrittsliste geführt.
Bei Überschreitung der Teilnehmerzahl von 160
erfolgt Rücküberweisung, da kein Eintritt mehr möglich.***

Ansprechpartner: Dr. Heinrich Roddewig

KURS 1 DSV- "Sportbootführerschein Binnen" Teil 1 (Theorie)

Beginn: November

Ehem. A-Schein für Yachten unter Segel und Motor, 12 Abende
theoretische Ausbildung, Mindestalter 14 Jahre

KURS 2 DSV-Führerschein " Sportbootführerschein Binnen" Teil 2 (Praxis)

Zeitraum: Kar- und Osterwoche

12 Tage Segelunterricht, ganztägig mit clubeigenen Jollen auf dem großen Dutzendteich in Nürnberg sowie praktische Unterweisung im Fahren unter Motor auf dem Europakanal

KURS 3 Amtlicher Sportbootführerschein "See"

Beginn: November

Theoretische Ausbildung 10 Abende, Praxisausbildung wird vermittelt und nach Stunden abgerechnet, Mindestalter 16 Jahre

KURS 4 Zusatz Binnen ca. 4 Abende

KURS 5 DSV-Führerschein SKS (Sportküstenschifferschein) Teil 1 (Theorie)

(Nachfolger des BR-Scheins) Beginn: November

Bedingung bei der Prüfung: Besitz des Amtl. Sportbootführerschein See.

Theoretische Ausbildung 10 Abende mit erweiterter terrestrischer Navigation und umfangreiche Arbeiten in der Seekarte, Gezeiten, Stromberechnungen sowie Seemannschaft

KURS 6 Amtl. Sportbootführerschein See kombiniert mit SKS

Beginn: November 8 + 12 Abende

KURS 7 DSV-Führerschein SKS (Sportküstenschifferschein) Teil 2 (Praxis)

Praktische Ausbildung mit anschließender Prüfung auf der clubeigenen Hochseeyacht "LONE STAR" 7 Tage-Törn (Ostsee)

KURS 8 Short-Range-Zertifikat (SRC), Beginn: Oktober

KURS 8a LRC (für Inhaber des BZ 1 oder SRC)

KURS 9 Binnenfunk-Zeugnis (UBI), Beginn: Oktober

KURS 10 Seenotsignalmittel, 1 Abend

Ausbildung: Peter Wolff, Carl-Spitzwegstr. 37, 90768 Fürth, Tel. 0911 720306, Fax 0911 729000, Mobil 0171 6251042,
E-Mail HP.Wolff@t-online.de

KURS 8 SRC, Short Range Certifikat

Kursdauer: 7 Abende. Wir schulen mit 2 Originalfunkgeräten von Shipmate.
(Dieser Kurs, auch ohne Prüfungsabschluss, ist Voraussetzung für die Teilnahme am verkürzten LRC Kurs). Prüfung im YCN

KURS 9 UBI, Sprechfunkzeugnis für den Binnenfunk

Kursdauer: 3 Abende. Wir schulen an 2 Originalfunkgeräten von Icom. Prüfung im YCN

KURS 8 BZ II, UKW-Betriebszeugnis II

Kursdauer: 2 Abende. Für alle Inhaber dieses deutschsprachigen Funkbetriebszeugnisses bieten wir für den Erwerb des SRC spezielle Englischabende an

KURS 8a LRC, Long Range Certifikat (großes Funkzeugnis)

Kursdauer: Ein Wochenende. Für alle Inhaber von einem BZ I bzw. von einem SRC bietet der YCN einen verkürzten Lehrgang zum Erwerb des LRC an

Robert Königer
Wölckernstrasse 10, 91126 Schwabach

Tel. 0911 63 68 49, Mobil 0171 624 0430, FAX 0911 632 93 45

Die lizenzierten Übungsleiter des YCN

Sabine Böhmer

Susanne Thoma

Nicole Pongratz

Lea Geling

Hermann Pastor

Karen Böhmer

Reiner Schmalzl

Hans Jürgen Ringlein

Jonas Kittler

Johannes Brzank

Rolf Thoma

Peter Wolff

Klaus Dietrich



Wir gratulieren dem Yacht-Club Noris zum 45-jährigen Bestehen.

Mit 1800 Mitarbeitern halten auch wir erfolgreich den Kurs – und das nun schon seit mehr als 75 Jahren. Baumüller plant, entwickelt, produziert, montiert und wartet innovative Automatisierungs- und Antriebslösungen.

be in motion

be in motion

be in motion

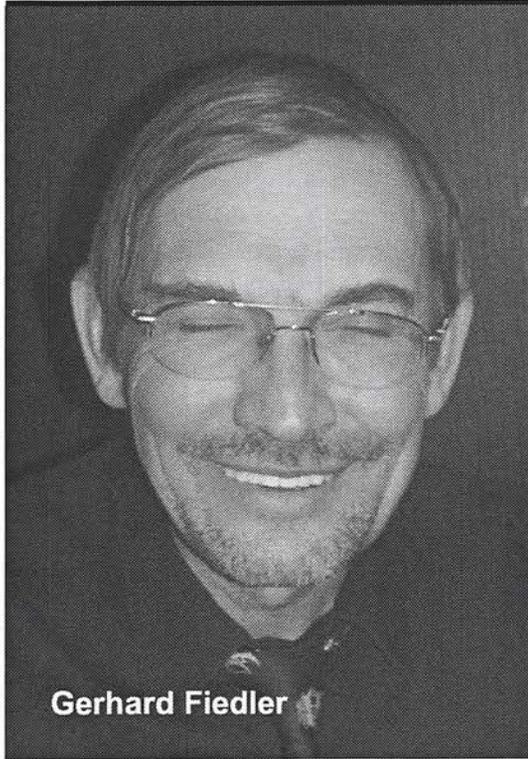
be in motion be in motion be in motion be in motion be in motion be in motion be in motion

45

11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44


BAUMÜLLER

Baumüller Nürnberg GmbH Ostendstr. 80-90 90482 Nürnberg T: +49(0)911 54 32-0 F: +49(0)911 54 32-130 www.baumueller.de
 Baumüller Anlagen-Systemtechnik GmbH & Co.KG Ostendstraße 84 90482 Nürnberg T: +49(0)911 5 44 08-0 F: +49(0)911 5 44 08-769
 Baumüller Reparaturwerk GmbH & Co.KG Andernacher Straße 39 90411 Nürnberg T: +49(0)911 95 52-0 F: +49(0)911 95 52-999
 Nürmont Installations GmbH & Co.KG Am Keuper 14 90475 Nürnberg T: +49(0)9128 92 55-0 F: +49(0)9128 92 55-333 www.nuermont.de



Gerhard Fiedler

Sie haben bereits erfolgreich den Grundkurs bei Hanne Fiedler absolviert, in der zweiten Jahreshälfte 2005 erste Regattatrainings am Wasser unter Trainer Gerhard Fiedler durchgemacht und über die Wintermonate fleißig theoretischen Unterricht mit abschließender Prüfung besucht. Dabei wurde Grundlagenwissen weit über den Prüfungsstoff

des A-Scheines - mit Ausnahme Ankern, Lichterführung und Seeschifffahrtsrecht - vermittelt. Dafür aber wurden die wichtigsten Wettfahrtsregeln eingehend besprochen und geübt, die Geheimnisse des Lateralplanes und dessen Einfluss auf Luv- und Leegierigkeit im Zusammenwirken mit dem Segeldruckpunkt erörtert und letztlich die wichtigsten Erkenntnisse der sogenannten „Lenorologie“ vermittelt. Der Betreuer

Gerhard Fiedler verlangt somit den 8 bis 12 jährigen Nachwuchssegler einiges ab. Um so mehr stolz können wir sein, dass alle 10 Nachwuchssegler die bestimmt nicht einfache Prüfung zum Teil sogar mit der vollen Punktzahl bestanden haben. Ein besonderes Lob gilt hier aber auch den Eltern, denn ohne deren nachhaltige Unterstützung, vor allem bei den noch jüngeren Seglern wäre dieser Erfolg undenkbar gewesen: Ein OPTI ist ein Dreimannboot, ohne (beide!) Eltern geht es nicht! Da die Kinder dieser Gruppe voriges Jahr bei insgesamt 12 Trainingseinheiten die Grundlagen des Segelns schon sehr gut erlernt haben und einige sogar schon erste Regatten



gesegelt haben, dürfte für alle Kursteilnehmer die noch im Mai bevorstehende praktische Prüfung nur noch reine Formsache sein. Ziel dieser zweiten Gruppe ist es, in diesem

gesegelt haben, dürfte für alle Kursteilnehmer die noch im Mai bevorstehende praktische Prüfung nur noch reine Formsache sein. Ziel dieser zweiten Gruppe ist es, in diesem

Zur Zeit kann sich unser Segelclub über die stolze Anzahl von insgesamt 23 Segler im Optimisten freuen. Davon sind 9 sogenannte „**Schnuppersegler**“, die noch nie in einem Segelboot selbst gesegelt sind und dieses Jahr von Hanne Fiedler die Grundlagen des Segelns im OPTI erlernen werden. Dabei wird erst ohne Segel gepaddelt. Dann kommen als weiteres Vortriebsmittel raumschots größere Regenschirme zum Einsatz, bis dann am Ende des sechs Donnerstag Nachmittage umfassenden Lehrgangs die regulären OPTI- Segel gesetzt werden. Ziel ist es, Kinder für den Segelsport zu begeistern und so neue und engagierte Mitglieder für unseren Club zu gewinnen.

Die zweite Gruppe besteht derzeit aus 10 sogenannten „**Nachwuchssegler**“.



schen und den Wind im Nacken spüren. Dafür muss man aber nicht an Ostsee oder Mittelmeer wohnen.

Die ersten Segelversuche

jedenfalls kann man als Nürnberger auch auf dem Dutzendteich starten. Weil ein echter Seemann einiges an Wissen benötigt, um mit Wind, Wetter und Segel umgehen zu können, sollte er zunächst den Segelgrundschein machen. Den bietet der Yacht-Club Noris nun schon zum zweiten Mal auch für Kinder und Jugendliche an. Wir begleiten zwei der Teilnehmer - Anna-Maria Lück (12) und Sebastian Kempa (15) auf

(Fortsetzung auf Seite 21)

NZ/HA/NPLUS/NPLUS4 -

Sa 18.02.2006 NÜRNBERG

Beim Yacht-Club Noris lernen Kinder und Jugendliche das Einmaleins des Segelns

Für viele Segler bedeutet es Abenteuer, Freiheit und Romantik, wenn sie auf dem offenen Meer übers Wasser rau-

(Fortsetzung von Seite 19)

Jahr das Regattasegeln mit ersten Feinheiten zu erlernen. Selbständig ist der Bootstrimm am Wasser und zu Lande zu bewerkstelligen und Bootsbeherrschung weiter zu trainieren (z. B. Segeln ohne Ruderanlage, Rollwenden, Vorwindsegeln unter extremer Schräglage etc. Für dieses Jahr sind von ihrem Trainer Gerhard Fiedler weitere 15 Trainingseinheiten geplant, ferner wird die Teilnahme an mindestens 6 Regatten angestrebt.

Die dritte Gruppe unserer OPTI-Segler besteht aus den potenziellen „**Umsteigern**“ (letztes Jahr sind aus unserer OPTI-Abteilung insgesamt 9 Segler in Laser und 420er umgestiegen) und umfasst derzeit leider nur noch 4 Segler. Die Aktivitäten dieser Gruppe werden sich vorrangig auf reines Regattatraining und Teilnahme an hochrangigen Regatten konzentrieren. Es zeichnet sich schon jetzt ab, dass auch diese 13-

bis 15-jährigen Segler dem Segelsport erhalten bleiben und in höhere Bootsklassen umsteigen

werden.

Der YCN kann somit auf eine besonders erfolgreiche Jugendarbeit zurückblicken, von der wir von so manchem im Raum Franken beheimateten Segelclub beneidet werden. Der Erfolg kam nicht von selbst, denn der Club hat einiges dazu beigetragen: Anschaffung und Wartung von drei sehr oft voll einsatzfähigen Motorbooten, Bereitstellung und Instandsetzung vereinseigener OPTIs, Vorhaltung eines Regattafahnenmastes mit nicht ganz vollständigem und etwas zu kleinem Flaggensatz sowie angekündigte Anschaffung eines Beamers für die theoretische Ausbildung. Des Weiteren haben 5 (!) Segler aus dem OPTI-Umsteigerfeld die Übungsleiterlizenz erworben und stehen nun künftig für weitere Trainingseinheiten zur Verfügung. Dies sollte uns alle ermutigen, diesen Weg weiter zu beschreiten.



(Fortsetzung von Seite 20)

ihrem Weg zum Segelgrundschein. Von Stephanie Händel

Noch vor einem halben Jahr hatte Anna-Maria Lück nicht damit gerechnet, dass sie sich mal fürs Segeln interessieren könnte. Da standen eher Sportarten wie Handball, Schwimmen oder Eislaufen auf dem Tagesprogramm der Zwölfjährigen. Bis sie dann im letzten Sommer bei einem Gewinnspiel des Bayerischen Rundfunks einen Schnuppertag auf einem Segelboot gewann. »Das Schönste an dem Tag war, dass ich die ganze Zeit die Fock, also das Vorsegel steuern durfte«, erinnert sich Anna-Maria an dieses unvergessliche Erlebnis auf dem Wasser.

Nun sitzt sie im Schulungsraum des Yachtclubs Noris und wartet auf ihre erste Theoriestunde auf dem Weg zum Segelgrundschein. Mit ihr sind noch ein Dutzend anderer Jugendliche gekommen, und die Geschlechterfronten sind zunächst klar verteilt. Zumindest haben sich die vier Mädels schon mal ihre eigene Sitzecke geschaffen.

Theorie gehört dazu

Anna-Maria ist die jüngste Teilnehmerin, und sie kennt auch keines der drei anderen Mädchen, aber das macht der Schülerin nichts aus. Sie wirkt zwar schüchtern und spricht nicht viel, aber aufgeregt, nein, sagt sie, das sei sie ganz und gar nicht. Von Schüchternheit überhaupt keine Spur ist bei Sebastian Kempa zu erkennen. Lässig kauert er mit seinem Kumpel Erik in der hintersten Reihe, und man merkt dem 15-Jährigen zunächst kaum an, dass er sich wirklich fürs Segeln interessiert. Dabei bringt Sebastian bereits einiges an Vorwissen mit, war schon sechsmal hintereinander im Ferienkurs der Stadt Nürnberg dabei.

Es wird sicher eine Herausforderung für ihn, jeden Freitag ruhig zu sitzen und zuzuhören, aber er hat sich fest vorgenommen, den Kurs durchzuziehen und die Prüfung, die am Ende ansteht, erfolgreich

zu bestehen. Der erstrebenswerte Lohn fürs regelmäßige konzentrierte Zuhören an den Freitagnachmittagen winkt ja bereits nach den Osterferien, wenn die ersten Praxisstunden auf dem Programm stehen. Da muss man eben vorher auch mal ein wenig trockene Theorie hinter sich bringen.

Dass die dennoch nicht allzu trocken bleibt, dafür wollen die beiden Kursleiter Jonas Kittler (19) und Rolf Thoma (18) sorgen, die sich gleich zu Beginn sichtlich um ausreichend Lockerheit im Umgang mit ihren Schülern bemühen. Sie haben Laptop und Beamer dabei. Außerdem thront neben dem Pult der Übungsleiter ein eindrucksvolles Miniatursegelboot, das immer im Blickfeld der Teilnehmer steht und sie stets dran erinnern soll, was sie bald da draußen auf dem noch trockengelegten Dutzendteich erwarten wird.

Das Erste, was die Kinder an diesem Nachmittag lernen, ist die Sicherheit an Bord und die nötigen Vorkehrungen, die man treffen muss, bevor man aufs Wasser geht. »Vor jedem Segeln müsst Ihr Euch über das Wetter und spezielle Vorschriften auf dem See informieren«, erklärt Rolf Thoma und projiziert die zugehörigen Regeln vom Beamer auf die Leinwand.

Da ist unter anderem auch zu lesen, dass man immer eine Schwimmweste auf der Jolle tragen und ausreichend Flüssigkeit zu sich nehmen muss. Außerdem stehen da bereits Vorgaben für den Ernstfall, nämlich wenn das Boot mal kentern sollte. »Auf keinen Fall wegschwimmen«, ermahnen die Übungsleiter ihre Gruppe, »sondern lieber auf die Jolle setzen und Notsignale geben.« Beim anschließenden »Wortschatz des Seemanns« zeigt sich dann, dass viele Begriffe ganz und gar nicht unbekannt für die Jugendlichen sind, und so findet ein reger Austausch statt, an dem sich vor allem die hintere Reihe um Sebastian Kempa eifrig beteiligt. Anna-Maria hält sich noch ein wenig zurück, sie hat die Hände in den Schoß gelegt und hört mit wachem Blick aufmerksam zu.

••• Der Segelgrundschein für Kinder und Jugendliche

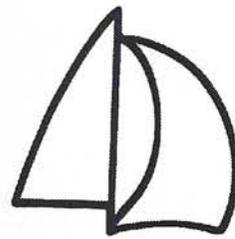
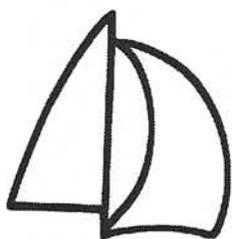
Als der Begriff »Curryklemme« auf der Leinwand erscheint, ertönt allgemeines Gelächter, und auch Anna-Maria muss ein wenig schmunzeln. Mit so einer Klemme zum Festsetzen von Leinen durfte sie nämlich bereits am Schnuppertag hantieren. Nach ein paar weiteren Fachbegriffen, die man wohl zunächst nicht unbedingt der Segelwelt zuordnen würde, wie »killen, Krängung oder Lümmel«, endet dann der Theorieteil für diesen Tag. Was wäre schließlich ein echter Seemann, wenn er den berühmt berüchtigten Seemannsknoten nicht beherrscht? Daher verteilen Jonas Kittler und Rolf Thoma nun reichlich Seile an die Jugendlichen. Den so genannten Achtknoten sollen die Teilnehmer zunächst ausprobieren, und die Übungsleiter machen ihnen gekonnt vor, wie das geht. Dann ist Selbstversuch angesagt.

Während Anna-Maria sichtlich Spaß dabei hat auszutüfteln, in welche Richtung man



denn jetzt die Schlaufen legen muss, damit das geforderte brezelartige Gebilde entsteht, ist Sebastian Kempa bereits nach wenigen Handgriffen fertig. Viel Neues war für ihn heute noch nicht dabei, aber damit hat er schon gerechnet, erklärt er. Doch sowohl Sebastian wie auch Anna-Maria sind sich sicher: sie werden wiederkommen. Und richtige Segelprofis werden.

Yachtcharter Woop gratuliert dem Yacht Club Noris zum Jubiläum!

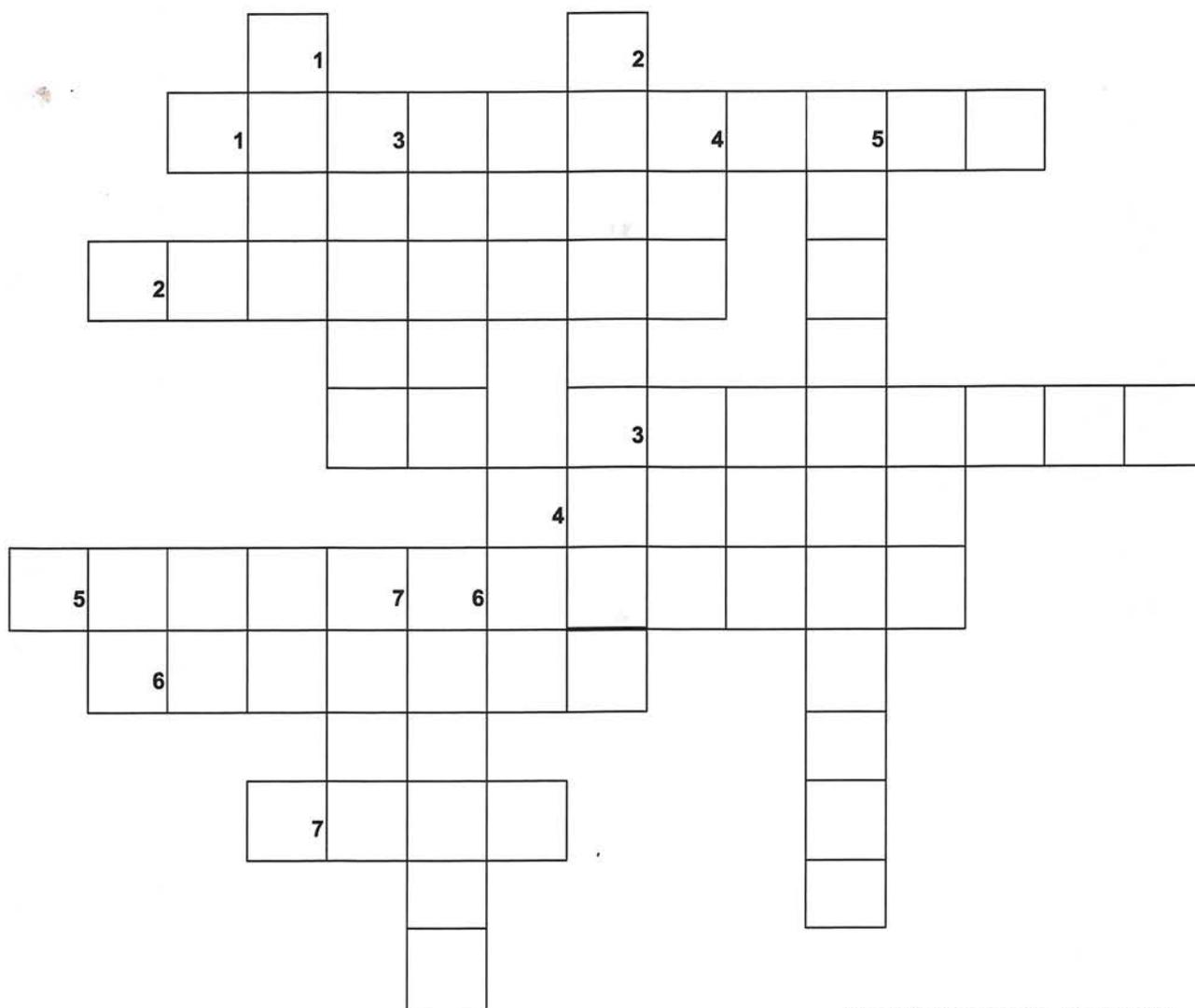


www.yachtcharter-woop.de

Ihre Agentur für sonniges Segelvergnügen!

Spanien – Italien – Kroatien – Griechenland – Türkei – Kuba

Rietenbühlstr. 10 90455 Nürnberg
Fon 0911 8888710 Fax 0911 880480
Email: charter@yachtcharter-woop.de



Autorin: Frederike Hegerfeld

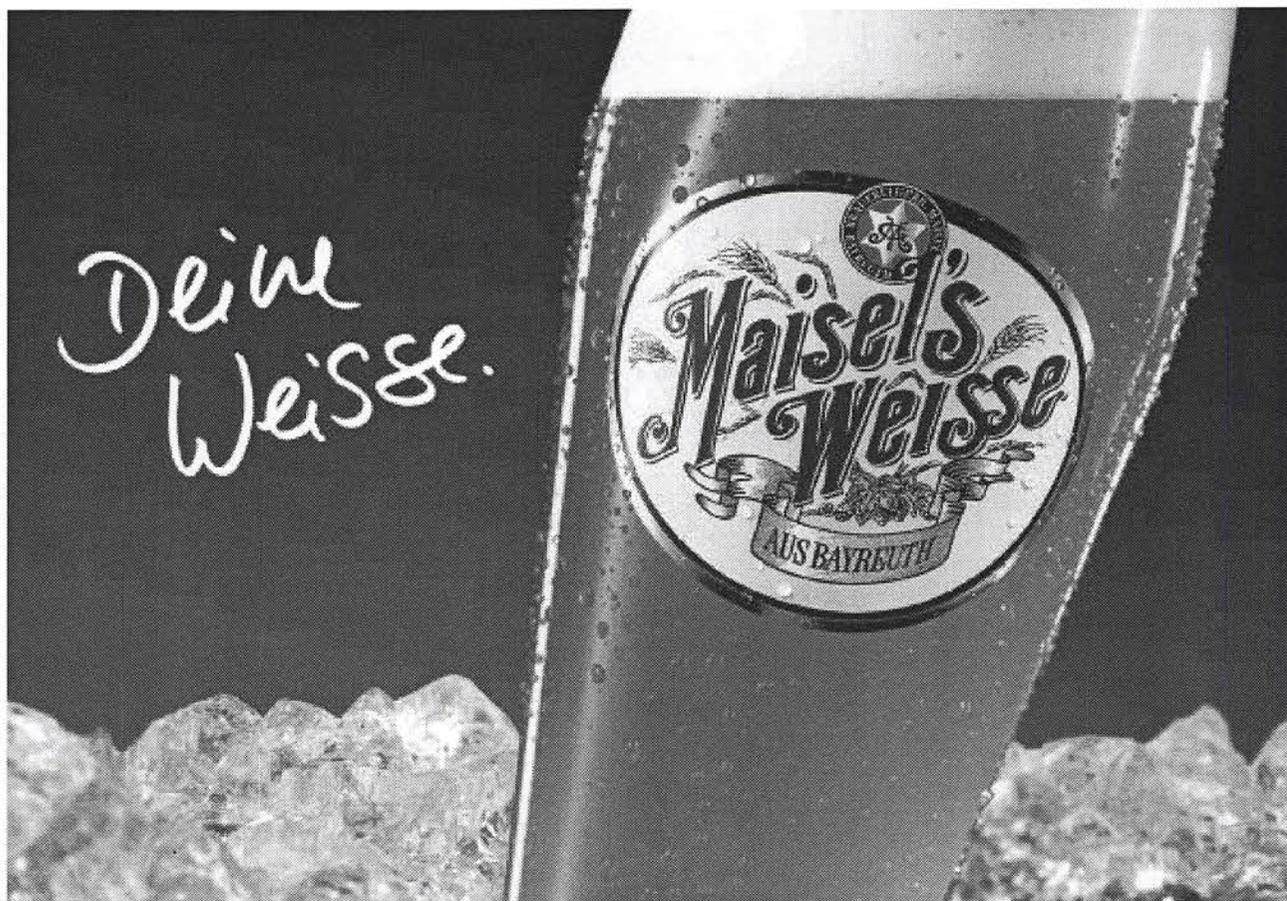
Senkrecht

1. Hauptvortriebstuchhochhaltestange
2. Leine des vorderen Vortriebstuches
3. Gößtes Land in Asien
4. Farbe der linken Seite
5. Zweitwichtigstes Gewässer des YCN
6. Ecke
7. Häufigster Vogel am Dutzendteich

Waagrecht

1. Auf die linke Seite gekippt vorne
2. Wichtigste YCN Jolle
3. Wind von der Seite
4. YCN Jollenklasse
5. Ältestes und wichtigstes Segelrevier Frankens
6. Standertier des YCN
7. Hinten am Schiff

Auflösung auf Seite 28



Segler-Service-Center

Inhaber: Reiner Pusch

**Jollen • Yachten • Surfer
Katamarane • Bootszubehör
Bekleidung • Reparaturen**



90537 Feucht

Gsteinacher Str. 7-9

Telefon (09128) 4124

www.segler-service-center.de



Antrag auf Mitgliedschaft im YCN

Hiermit beantrage ich die Aufnahme in den Yacht-Club Noris e.V. Nürnberg als

- ordentliches Mitglied (Jahresbeitrag 140 EUR/ in Ausbildung 65 EUR)
- Familienmitglied/ Lebensgefährte (Jahresbeitrag 45 EUR)
- Mitglied der Jugendabteilung (Jahresbeitrag 40 EUR)
- Firmenmitglied

Name _____ Vorname _____
PLZ / Wohnort _____ Straße _____
Beruf _____ Tel / Fax privat _____
Tel/ Fax dienstlich _____ Handy _____
Geburtstag _____ E-Mail _____

Segelkenntnisse, Führerscheine, Segelkurse, etc.

Schwimmvermögen im Freien _____

Ich bin Eigner eines Segel- / Motorschiffes:

Bootstyp/ Klasse _____ Zulassungsnummer; Segelnummer _____

Segelfläche/ Motorlstg. _____ Bootsname _____ Baujahr _____

Liegeplatz des Schiffes _____

Mit der Aufnahme in den Club ist ein Anspruch auf einen Bootsliegeplatz im Segelrevier des YCN **nicht** verbunden. Die verfügbaren Plätze werden jährlich von der Vorstandschaft vergeben.

Als neues Mitglied verpflichte ich mich, in den ersten 5 Jahren der Mitgliedschaft 10 Arbeitsstunden jährlich für den Club zu leisten. Mit der vorläufigen Aufnahme in den Club erkenne ich dessen Satzung und die von der Vorstandschaft erlassenen Ordnungsvorschriften an.

Ich bin damit einverstanden, dass meine Angaben für vereinsinterne Zwecke elektronisch gespeichert werden.

Ort, Datum

Unterschrift, bei Minderjährigen Erziehungsberechtigter

wird vom YCN ausgefüllt (Mitgliedsbeiträge: Stand 2005, zuzgl. einmalige Aufnahmegebühr)

Aufnahme beschlossen am _____

Satzung erhalten am _____

Bankverbindung: Postbank Nürnberg (BLZ 760 100 85), Kto. 30 206 850

Sparkassen-Privatkredit
Ab **4,99%***
+ Einkaufsgutschein
25 €
gratis bei Abschluss
bis 28.5.06
*effektiver Jahreszins für Beträge ab 5.000 €, Laufzeit: 1 Jahr.

Einkaufen leicht gemacht. Mit dem Sparkassen-Privatkredit.

Günstige Zinsen. Flexible Laufzeiten. Faire Beratung.

 Sparkasse
Nürnberg

Genießen Sie die Freiheit, sich etwas leisten zu können. Der Sparkassen-Privatkredit ist die clevere Finanzierung für Autos, Möbel, Reisen und vieles mehr. Mit günstigen Zinsen, kleinen Raten und der schnellen Bearbeitung gehen Ihre Träume leichter in Erfüllung. Und auf Wunsch versichern wir Ihren Restkredit für den Fall von Arbeitslosigkeit, Arbeitsunfähigkeit und Tod. Infos in Ihrer Geschäftsstelle und unter www.sparkasse-nuernberg.de. **Wenn's um Geld geht – Sparkasse Nürnberg.**

Ernst Hegerfeld



gendste Vergleich ist ein Flugzeugflügel. Dieser ist ein Großsegel um 90° gekippt. Die Kunst des Segelmachers besteht darin, die einzelnen Stoffbahnen des Segels so zusammenzunähen, dass sich eine gleichmäßig gewölbte Fläche ergibt, die viel Auftrieb erzeugt.

Wie gut die Auftrieberzeugung an einer umströmten Wölbung funktioniert kann man selbst mit einem Teelöffel ausprobieren.

Ein Teelöffel hat von der Seite gesehen eine



Bild 2 Löffel wird vom Wasserstrahl angezogen

In Kinderbüchern und leider sehr oft in Fernsehfilmen wird das Segeln am liebsten vor dem Wind dargestellt, das heißt, Wind von hinten und ein segelähnliches Bettlaken in Fahrtrichtung gewölbt. Na, so bewegt sich im Prinzip jedes Treibgut vorwärts, wie alte Fischkisten oder Styroporkrümel auf dem Wasser. Nur Segeln ist das nicht.

Segeln fängt da an, wo Segel nicht einfach vom Wind aufgebläht werden, sondern wo der Wind durch das Segel streicht oder besser gesagt strömt. Dadurch erzeugt die gewölbte Segelfläche die in der Physik so genannte Kraft des Auftriebes (und damit ist gemeint, Kühe auf die Alm zu bringen). Der nahelie-

Wölbung wie ein Segel. Man hält den Teelöffel zwischen Daumen und Zeigefinger am Stielende fest (Bild 1). Nun benutzen wir den Wasserstrahl als Wind. Der Wasserstrahl wird auf die Wölbung treffen. Es ist zu erwarten, dass der Löffel, vom Wasserstrahl getroffen, nach links wegschlagen wird.

Doch es geschieht genau das Gegenteil, wenn der Wasserstrahl auf den Löffel trifft. Der Löffel schlägt nach rechts aus, wird also vom Wasser angezogen.

Das Wasser muss um die Wölbung herumfließen und erzeugt dadurch einen Druckunterschied zwischen Löffelvorderseite und Rückseite. Auf der Seite des Unterdruckes entsteht dann der Auftrieb.

Verlassen wir die Testlaborumgebung und wenden uns dem wahren Segeln zu und schauen, welche Kräfte nun durch Wind und Segel an einem Boot entstehen.

Nachdem wir geklärt haben, wie die Auftriebskraft am Segel funktioniert, müssen wir nun herausfinden, wie sie das Boot nach vorne treiben

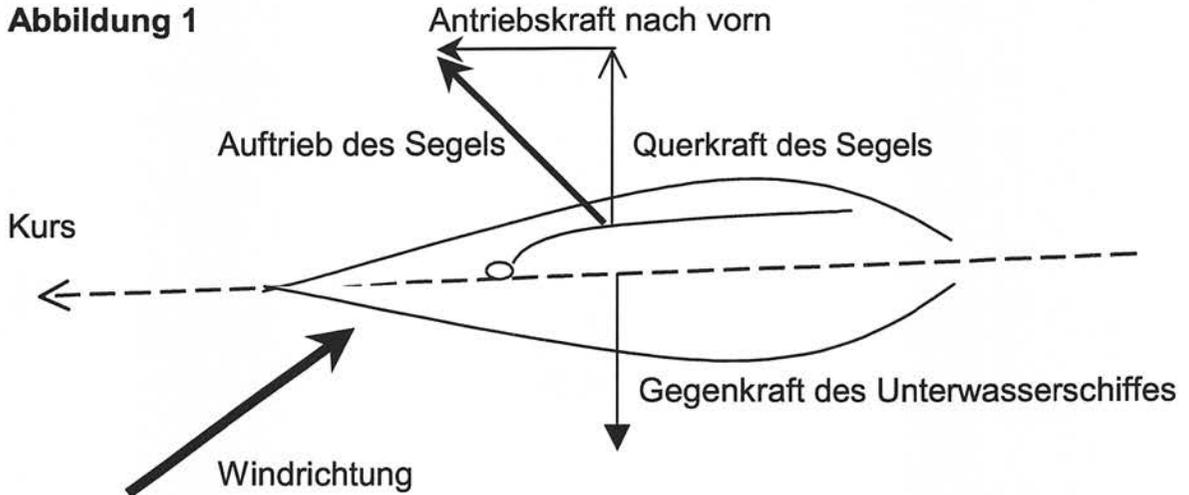


Bild 1 Löffel hängt gerade

••• Warum segelt ein Segelboot?

kann, ja sogar fast gegen den Wind. Abbildung 1 zeigt die Auftriebskraft wie sie am Segel an-

Abbildung 1



greift. Zunächst würde das Boot von der Auftriebskraft schräg nach vorne gezogen werden, wenn man nichts gegen die resultierende Querkraft unternimmt.

Um gegen die Querkraft zu wirken benötigt man einen Widerstand im Wasser. Dafür ist das Unterwasserschiff mit Kiel oder bei der Jolle mit Schwert zuständig.

Die Querkraft des Windes und die Gegenkraft des Unterwasserschiffes heben sich gegenseitig auf. Somit kann das Boot nach vorn fahren ohne seitlich über das Wasser zu treiben wie ein Stück Styropor.

Jedes Segelboot funktioniert nach diesem Prinzip. Selbst wenn der Wind von hinten kommt, versucht der Segler den Wind durch seine Segel strömen zu lassen. Denn mittels der Auftriebskraft der Segel wird mehr Fahrt erzeugt, als sich mit dem Wind treiben zu lassen.

AUFLÖSUNG von Seite 23

		¹ M				² V														
		¹ B	A	³ C	K	B	O	⁴ R	D	⁵ B	U	G								
			S	H	A		R	O		R										
	² O	P	T	I	M	I	S	T		O										
				N	I		C			M										
				A	N		³ H	A	L	B	W	I	N	D						
						⁴ K	O	R	S	A	R									
⁵ D	U	T	Z	⁷ E	⁶ N	D	T	E	I	C	H									
	⁶ K	R	A	N	I	C	H			H										
				T	S					S										
			⁷ H	E	C	K				E										
					H					E										
					E															

Siehe auch auf
der nächsten
Seite



••• Nordbayerischer Jugendseglertag

Manfred E. Fritsche



Starke Resonanz fand der erste "Nordbayerische Jugendseglertag", der im Clubhaus des Yachtclub Noris am Nürnberger Dutzendteich stattfand. Rund 40 Nachwuchssegler bereiteten sich in unterschiedlichen Arbeitsgruppen auf den kommenden Saisonstart auf dem Wasser vor.

Neben den Jugendliche konnten die für Nordbayern zuständige Regionalobfrau Erika Rathje sowie der Jugendobmann des Bayerischen Seglerverbandes Timo Haß auch zahlreiche interessierte Eltern und Jugendbeauftragte der nordbayerischen Segelvereine begrüßen, die unter anderem aus Kahl am Main, vom Steinberger Yachtclub, vom Nordostbayerischen Segelclub, vom Segelclub Hersbruck, von der Segelsportgemeinschaft Erlangen und den Yachtclub Noris und Frankonia kamen. Entsprechend ihrer Vorkenntnisse wurde den Kindern in vier Arbeitsgruppen seglerisches Wissen vermittelt. So besprach Andrea Kunz vom 1. Weißenburger Segelsportclub mit den Neulingen die Teile einer Optimistenjolle

und ihren Zweck, für die fortgeschrittenen Optisegler ging Erika Rathje speziell auf den Segeltrimm bei unterschiedlichen Windverhältnissen ein und der Bronzemedailhengewinner der Olympischen Spiele 1976 im Tornado, Jörg Schmall, gab wertvolle Tipps unter dem Motte "So gewinne ich eine Regatta". Jugendobmann Timo Haß sprach inzwischen mit den Eltern und Betreuern über die Möglichkeiten hinsichtlich Ausbildung und Training in der segelsportlichen Laufbahn des Nachwuchses, wobei er auch möglicherweise auftretende Probleme nicht ausließ.

Abgerundet wurde dieser erstmals durchgeführte Jugendseglertag für die Region durch ein kurzes Fitnessprogramm der Sportlehrerein Erika Rathje, am Ende der Versammlung gab es eine Seglerbörse und eine Fragestunde mit dem Jugendobmann des BSV und auch zum gegenseitigen Kennen lernen blieb Zeit genug.

Hannelore und Gerhard Fiedler bewirteten das Clubheim und sorgten dafür, dass Mittagssnack und Getränke für die Teilnehmer bereitstanden.

Digitalisierung
von Dias und Fotos,
Urkunden und Dokumenten

Bildbearbeitung
Veranstaltungsfotografie
Kopierservice

mef-presseservice
Franz-Keller-Str. 38
91792 Ellingen
Tel./Fax: 09141/6107
mef@wugnet.de

Nachdem ich für das Optisegeln zu groß und zu alt geworden war, musste ich mir eine andere Bootsklasse suchen. Da ich auch weiterhin ein Einmannjolle segeln wollte, war ich gleich vom Laser sehr angetan.



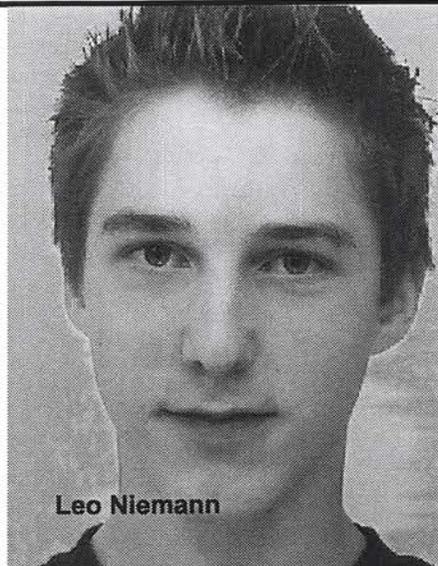
Der Laser ist eine Einhandjolle. Der Amerikaner Bruce Kirby hat ihn 1970 entworfen. Der Laser ist schnell und gut zu bedienen, viele Trimmöglichkeiten gibt es nicht, aber diese müssen auch optimal ausgenutzt werden. Außerdem steht der Laser für Langlebigkeit und lässt sich leicht transportieren.

Technische Daten:

Länge: 4,24 m, Breite: 1,37 m
Tiefgang mit Schwert: 0,80 m

Gewicht: 64-93 kg
Verdrängung: min. 65 kg

Es gibt mittlerweile drei verschiedene Arten des Lasers. Bei den drei Arten des Lasers verändert sich zwar das Rigg, die Rumpfschale bleibt aber immer die Gleiche.



Leo Niemann

Laser Standard: Olympisch für Männer, wird meist erst mit 18 Jahren gesegelt, Segelfläche beträgt 7,06 qm.

Laser Radial: Olympisch für Frauen, das deutsche Jugendboot, wird meist ab 14 Jahren gesegelt, Segelfläche beträgt 5,76 qm.

Laser 4.7: Wird gesegelt, wenn man noch zu schwach für den Laser Radial ist, Segelfläche beträgt 4,7 qm.

Ich persönlich segle den Laser Radial schon seit einem Jahr und mir macht es sehr viel Spaß. Der Verein hat letztes Jahr zwei gebrauchte Boote gekauft und seitdem war ich schon auf vielen Regatten, unter anderem auf der bayerischen Jugendwoche. Nach einem Sichtungstraining hat mir der bayerische Seglerverband angeboten, im Kader mitzusegeln.

Die Jugendgruppe des Yacht-Club Noris besteht aus zwei aktiven Lasersegler, Jonas Kittler und mir.

Diese Saison starte ich in den Osterferien mit einer Woche Training am Gardasee, auf die ich mich schon sehr freue.





Axel und Margot Weeting

einige Jahre vergangen und wir gehören selbst zu der Kategorie „ältere Herrschaften“. Der Conger-Klasse im YCN hat das offenbar nicht geschadet, denn seit damals gibt es einen unübersehbaren Aufwärtstrend.

YCN-Mitglieder oder auch andere

Der Conger (Seeaal) ist ein äußerst gefräßiger Fisch, so steht es jedenfalls im Lexikon.

Als wir vor vielen Jahren gebeten wurden, als 15. Boot eine Ranglistenwertung zu retten, waren wir uns dieser Eigenschaft

nicht bewusst (aber er hat uns doch gefressen). Conger, das ist eine Bootsklasse für „ältere Herrschaften“, war damals unsere einhellige Meinung. Der erste Erfolg änderte unsere Einstellung recht schnell. Inzwischen sind

aus Bayern in der Rangliste bzw. bei den Deutschen Meisterschaften waren bis zu diesem Zeitpunkt Fehlanzeige. Das änderte sich zwar nicht radikal, aber so nach und nach ließen sich einige auf dieses Boot locken.



Heute haben wir im YCN einige clubeigene Boote und mehrere private Conger die es ermöglichen, aus eigenen „Mitteln“ eine Ranglistenregatta durchzuführen. Seit es eine Ranglistenwertung für Bayern gibt, haben immer Segler des YCN die Spitzenposition eingenommen. Inzwischen haben sich auch einige junge Leute in unserer Bootsklasse engagiert und segeln erfolgreich. Ein Grund mag sein, dass das „Gerät“ zu einem erschwinglichen Preis zu haben ist und auch mit wenig Aufwand regattatauglich gemacht werden kann.

Für die Zukunft wünschen wir uns, dass die Club-Boote mehr genutzt werden (vor allem für Regatten) und dass die bisher aktiven Segler weiterhin so eifrig mitmachen. Mit trockenen

Zahlen aufzuwarten fällt mir schwer, aber ich versuche es:

1995 war in der Jahresrangliste 1 bayerischer Segler.... heuer waren es 11.

1995 war kein bayerischer Segler auf der DM.... im Jahr 2000 waren es 12 (danach allerdings etwas weniger aus Terminproble-

men).

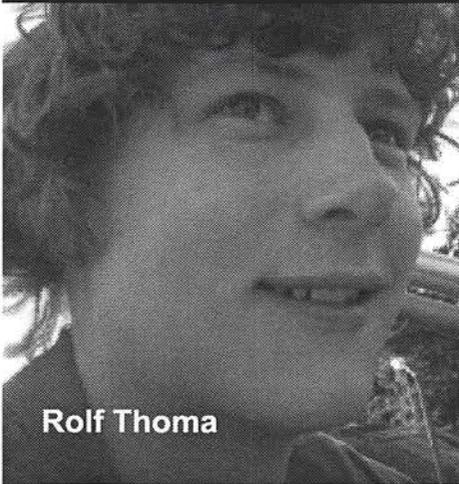
Heuer (2006) ist die DM wieder einmal am Brombachsee und wir hoffen, dass die Bayern wieder die größte Gruppe ins Rennen schicken können (auch wenn wir uns traditionsgemäß als höfliche Gastgeber hinten anstellen; oder auch nicht??)



CONGER

Die Platzierungen im Jahr 2005	in der deutschen Rangliste	und in der bayerischen Rangliste
G. Finweg/S. Finweg	11.	1.
A. Weeting/M. Weeting	25.	3.
H. Weeting/E. Satzinger-Weeting	44.	6.
R. Krug/S. Fischer	46.	7.
P. Hertlein/G. Hertlein	53.	8.
L. Böhmer/S. Böhmer	54.	11.
B. Schlögel/K. Büttner	58.	12.

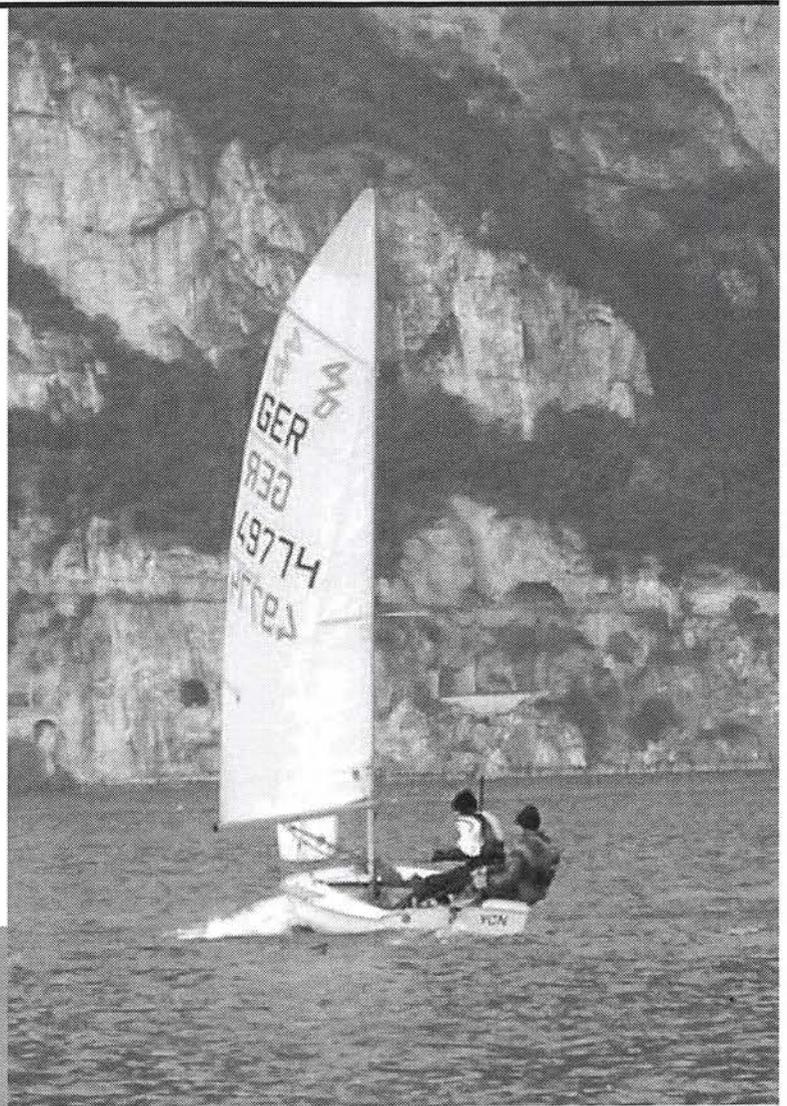
Die 420er Gruppe



Rolf Thoma

Unsere 420er Gruppe besteht aus insgesamt fünf Mannschaften. Drei Mannschaften sind auch im letzten Jahr schon mehrere Regatten gesegelt.

Um sich gut auf die neue Saison vorzubereiten, fahren drei Mannschaften in den Osterferien zum Gardasee, um dort neben einem Training auch an einer großen in-



ternationalen Regatta in Malcesine teilzunehmen.

Das Ziel in der Saison 2006 wird für die meisten Mannschaften die Teilnahme und ein guter Platz auf der Deutschen Jugendmeisterschaft sein. Dazu müssen auf vielen Regatten in ganz Deutschland Ranglistenpunkte gesammelt werden. Um auf den Regatten gute Plätze zu erreichen, trainiert die 420er Gruppe wöchentlich: Entweder beim Mittwochstraining am Dutzendteich, an dem z. B. auch die Laser teilnehmen, oder im Rahmen der Mittwochsregatten am Großen Brombachsee.

420

Fünfundvierzig Jahre Clubgeschichte sind eng verbunden mit der Entwicklung der Korsarklasse im YCN.

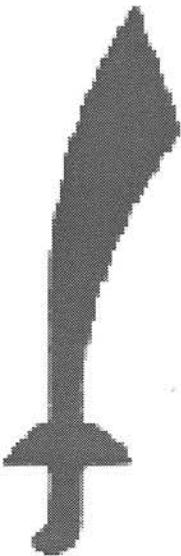
Der YCN ist traditionell eine Hochburg der Korsarszene in Nordbayern, die in den letzten Jahren einen erfolgreichen Wandel vollzogen hat.

Konnte die Korsar-Trichterregatta in Spitzenzeiten mit 45 Meldungen auf unserem Hausrevier (Dutzendteich) aufwarten, sanken die Teilnehmerfelder permanent. Jahr für Jahr wurde es schwerer, Sportler für unsere Traditionsregatta zu gewinnen. Das Revier konnte die Ansprüche an eine Schwerpunktregatta nicht mehr erfüllen.

Nachdem die Trichterregatta, bedingt durch die schwache Beteiligung, den Ranglistenfaktor verloren hatte,

war es notwendig sich wieder neu im Regattazirkus zu positionieren. Erst die Verlegung der Regatta an den Altmühlsee

brachte dem „Trichter“ langsam wieder seinen alten Status als teilnehmerstarke Sportveranstaltung zurück. Gingen 1994 auf den Dutzendteich noch 9!!!



Mannschaften über die Startlinie, konnten wir 1999 46 Teams für die Trichterregatta auf dem Altmühlsee gewinnen.

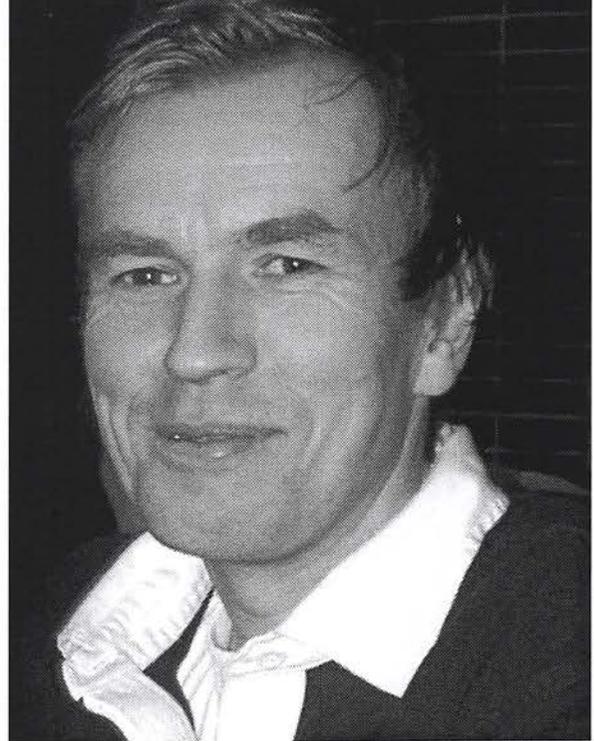
Werbeaktivitäten bei Auswärtsregatten, die neue Zuteilung eines Faktors, ein attraktives Revier und nicht zu vergessen – unsere weithin bekannte Gastfreundschaft schafften den erhofften Erfolg.

Als wir im Jahr 2000 den Startschuss zur ersten Trichterregatta auf den Großen Brombachsee abfeuerten gingen 31 Crews über die Linie.

Mittlerweile hat sich der „Trichter“ zu einer der teilnehmerstärksten Regatten Deutschlands entwickelt und für viele Segelfreunde ist unsere Herbstveranstaltung ein fixer Termin zum Ausklang der Segelsaison.

Ein Artikel in einer Festschrift ist auch eine passende Gelegenheit die enge Freundschaft zu den Seglern des SF Hof und dem SCS13 Schweinfurt zu erwähnen. Hier hat sich während meiner Korsaraktivitäten ein fester Kreis von aktiven Regattaseglern zusammengefunden, die neben dem Spaß am Segeln auch gerne gemeinsam feiern.

Torsten Schieback



Fast Jahrgangsgleich (1958) zum Yacht-Club Noris hat sich der Korsar zu einer erfolgreichen Bootsklasse in Europa entwickelt.

Wurden Korsare früher ausschließlich aus formverleimten Sperrholz gebaut, wird heute Kunststoff oder in einer Kombination aus Kunststoffumpf und Holzdeck produziert. Man kann ihn mit Doppelboden, tiefergelegtem Doppelboden oder Halbdoppelboden bekommen. Seit 1999 neu, gibt es den Korsar auch mit ergonomisch abgerundetem Deck. Zeitgemäße Änderungen der Bauvorschriften und eine aktive Regattaszene sind der Garant für spannende Sportveranstaltungen auf den Revieren Europas z. B. die Travemünder Wo-

(Fortsetzung auf Seite 36)



Im Yacht-Club Noris e.V. hat sich neben den Jugendboot- und Jollenklassen auch eine Kielbootklasse, das H-Boot, seit Eröffnung des Brombachsees etablieren können.

Derzeit werden 5 H-Boote im YCN gezählt, wobei am Brombachsee in den anderen Vereinen ca. 15 weitere Boote liegen. Auf seine H-Boote und deren nationalen und internationalen Erfolgen kann der YCN stolz sein. Bei der bayerischen Meisterschaft im Jahr 2005 auf dem Brombachsee konnte der Yacht-Club Noris e.V. die stärkste Teilnahme mit 5 Booten stellen von den insgesamt 23 Teilnehmern. Das flottenbeste Boot des Yacht-Club Noris konnte einen beachtlichen 6 Platz ersegeln.

Auch bei den Mittwochsregatten auf dem Brombachsee tragen die H-Boote des Yacht-Club Noris mit ihrer regen Teilnahme zum Status der aktivsten Regattaklasse bei.

Weltweit existieren über 5000 Boote, wovon über 500 an den bayerischen Seen zu finden sind. Das zeigt sich in der großen Verbrei-

terung in 11 Ländern von Skandinavien über Holland und Deutschland bis in die Alpenstaaten Österreich und Schweiz.

Seit 1977 ist das H-Boot eine vom Weltseglerverband (IASF) international anerkannte Ein-Typ-Klasse, d. h., dass das H-Boot seit seiner Geburt im Jahre 1967 in fast unveränderter Form und Ausführung gebaut wird. Somit ist sichergestellt, dass auch ältere Boote noch immer konkurrenzfähig an Regatten teilnehmen können.

Das H-Boot ist weltweit die zweitgrößte und sogar Europas größte IASF Klasse

Das H-Boot mit seinen hervorragenden Segeleigenschaften, seiner leichten Bedienbarkeit und seiner durch die solide Bauweise begründeten Wertbeständigkeit spricht sowohl den Regattasegler als auch den Fahrtensegler gleichsam an. Auf Grund des hohen Ballastanteils gilt das H-Boot als sehr seetüchtig, hat jedoch dabei ausgeprägt gute Leichtwindeigenschaften.

(Fortsetzung auf Seite 37)

(Fortsetzung von Seite 35)

che, Warnemünder Woche, der Riva Cup am Gardasee, Deutsche, Österreichische, Schweizer Meisterschaft und Europacup.

Eine Parallelität der Korsarklasse zum Yacht-Club Noris:

Alle Altersgruppen sind dabei, die Begeisterung beginnt schon bei Jugendlichen. Wen das Korsarenfieber einmal erwischt hat, den lässt es so schnell nicht wieder los.

Steckbrief



Designer / Konstrukteur:	Hans Groop (Finnland)
Konstruktionsjahr:	1967
Länge über Alles:	8.28 m
Länge Wasserlinie:	6.30 m
Breite:	2.18 m
Tiefgang:	1.30 m
Gewicht:	1450 kg
Ballastanteil:	50 %
Grosssegel:	14.8 m ²
Fock:	10.2 m ²
Spinnaker:	36 m ²
Yardstick:	106

Es stellt die ideale Kombination zwischen den beiden Hauptausrichtungen des Segelns, das Fahrten- und das Regattasegeln, dar.

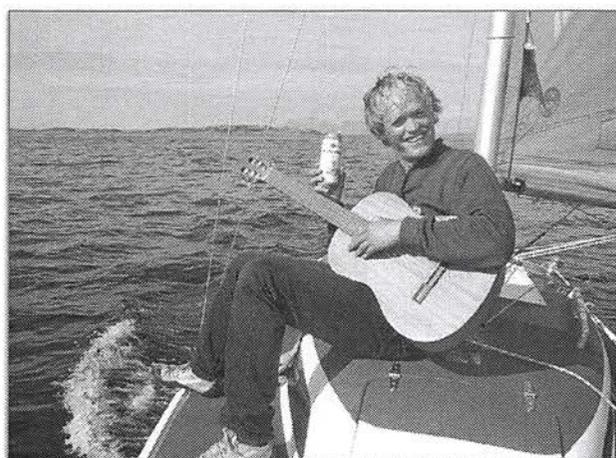


Die geräumige Kajüte bietet insgesamt 4 Schlafplätze und lädt damit nicht nur den Familiensegler zu sommerlichen Kurztröns ein.

Nach einem schönen Segeltag bietet das Cockpit ausreichend Platz zum Entspannen.



Das H-Boot wird derzeit von 3 durch den internationalen Seglerverband anerkannten Werften aus Österreich, Finnland und Dänemark hergestellt. Die im YCN liegenden Boote sind alle von der österreichischen Werft, bei der auch gerne die Weltmeister ihre H-Boote kaufen.



Im Sommer 2005 stellte eine norwegische Crew die Fahrtentauglichkeit des H-Bootes unter Beweis, in dem sie von Kirkenes bis Oslo mit ihrem H-Boot segelte.

Ernst Hegerfeld



**BMW
Niederlassung
Nürnberg**

www.bmw-nuernberg.de



Freude am Fahren

Yachtsport ist Emotion. Emotion ist BMW.

Mit dem Yachtsport verbindet BMW mehr als die Eleganz des sportlichen Wettstreits. Hightech, Taktik und Teamgeist präsentieren sich hier in vollendetem Einklang. Setzen Sie die Segel – und besuchen Sie Nordbayerns größten BMW Partner.

Witschelstraße 60
90431 Nürnberg
Tel. 09 11/145-10

Kilianstraße 181
90425 Nürnberg
Tel. 09 11/145-00

Regensburger Str. 420
90480 Nürnberg
Tel. 09 11/145-20

Würzburger Str. 255
90766 Fürth
Tel. 09 11/145-30

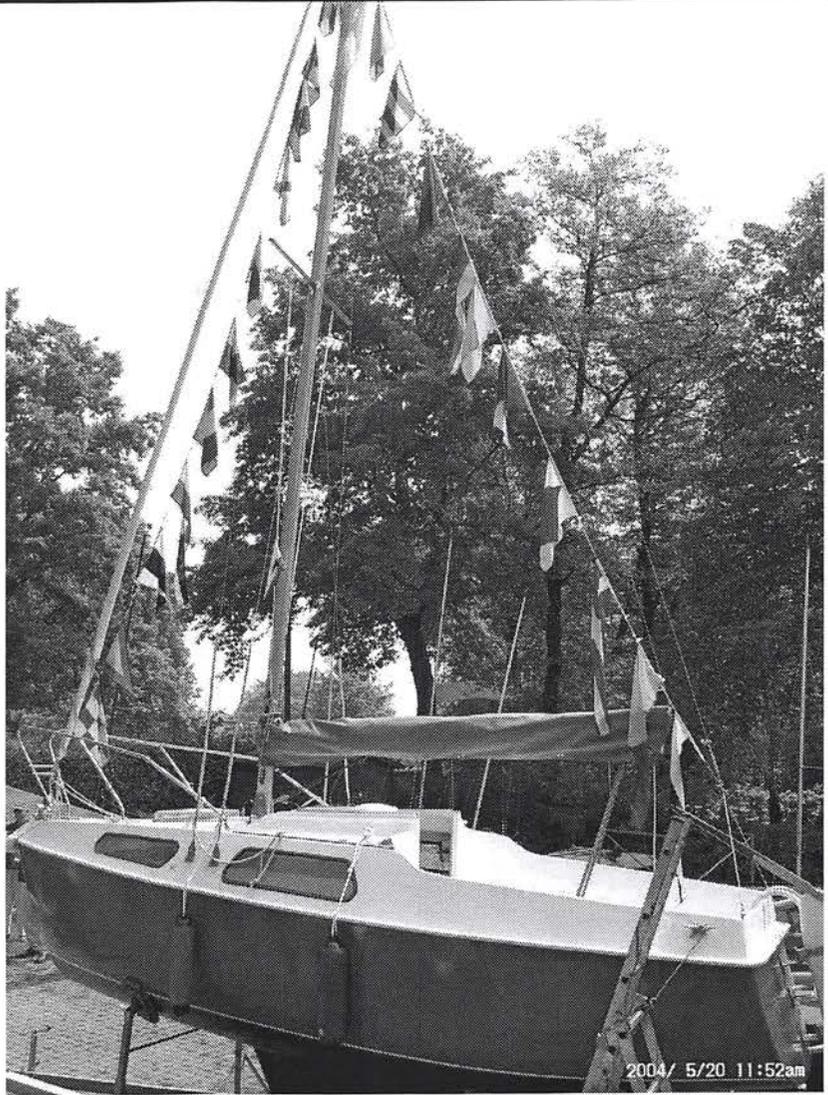
BMW Niederlassung Nürnberg

www.bmw-nuernberg.de
www.bmw-yachtsport.de

Zu Beginn war die Idee. Dann wurde kontrovers diskutiert, ob der YCN überhaupt so ein Boot am Brombachsee braucht. Dann flossen die ersten Spenden, die mit einer Sachspende zum Vatertag 2004 ihren Höhepunkt erlebten. Der Yacht-Club Noris bekam ein kleines Dickschiff vom Typ „Flying Cruiser Family“ von Albert Zunner gespendet.

Das nun clubeigene Dickschiff wurde schnell auf Vordermann gebracht und auf den Namen Albert getauft. Anfang Juni 2004 stand Albert den aktiven YCNlern am Brombachsee zur Verfügung.

Das Angebot auch auf dem Brombachsee gegen eine geringe Gebühr segeln zu können, wurde in den ersten zwei Saisons von vielen Mitgliedern wahrgenommen. Die Nutzungsgebühr hilft notwendige Kosten zu decken, wobei ein spendenfinanzierter neuer Segelsatz Alberts Attraktivität in der nächsten Saison noch



erheblich steigern kann. Jörg Schmidt, unser Clubbootwart berichtet, dass keinerlei Schäden in den ersten Saisons zu beklagen waren.

Auch fehlte es nicht an mangelnder Seemannschaft, so dass Albert stets für den nächsten Nutzer ordentlich zur Verfügung steht.

Albert kann über unseren Clubbootwart Jörg Schmidt 0911/40 32 59 oder 0171/955 26 06 oder Clubboote@ycn.de gechartert werden.

Ernst Hegerfeld



Was, segeln könnt ihr auch?

Mitleidige Blicke hat der Ulli Böhm schon auf sich gezogen, als er sich bereit erklärte die sportlichen Erfolge der YCN - Mitglieder von Anfang an aufzulisten.

Den Unkenrufern „Das wird wohl nichts, woher willst Du denn die Informationen bekommen?“ zum Trotz nahmen Ulli und Luzie Böhm den Auftrag an.

Ziel war es, aufzuzeigen, dass zum einen ein Segelverein nicht an der „Waterkant“ liegen muss

um landes-, bundes- oder europaweit glänzen zu können. Zum anderen sollte mit der ewigen Bestenliste den Anfängern – und hier besonders der Jugend – gezeigt werden, dass großen Erfolgen immer kleinere Erfolge vorangingen und somit jeden Wettstreiter zu ermutigen, seiner Regattapassion weiter zu frönen. Denn nur so können aus den ersten kleinen Schritten später Erfolge werden. Ohne Motivation läuft nichts. Der junge Segler kann sehen, dass der Erfolg nicht ein-

fach vom Himmel fällt, sondern dass es immer einen Weg zum Erfolg gibt.

Das Zusammenstellen der Daten war natürlich durch die Eigenschaft der Segler, den eigenen Individualismus hoch und die Selbstdarstellung zurückzuhalten stark beeinträchtigt. Dank Ulli's und Luzie's unermüdlicher Arbeit ist sind wir froh, eine solche Liste präsentieren zu können.

Ernst Hegerfeld

Sportliche, nationale/internationale Erfolge, Teilnahmen und Seesegeln				
1966	IDM	H. Wiesner/ P. Wiesner	2.	Korsar
1967	DSV	H. Schmitz (Fahrtenwettbewerb)	Bronze (KreuzerAbtl.)	SY Hanseat
1967	DJM/BJM	H. Grünekle	1.	Korsar
1969	AC	seit 1982 seegehende Vereinsyacht	5. AC Team-Germany	Succa/Lone Star
1970	EM	J. Spengler/ E.v.Selzam	1.	Tornado
1971	WM/MIL	H. Grünekle	1.	Korsar
1972	EM	J. Spengler/ Sheely	2.	Tornado
1973	DJM	2 Boote	B/Kader	Korsar
1973	IDM	J.+ I.Spengler	2.	Tornado
1974	EM	J. Spengler	2.	Tornado
1974	WM	J.+ I.Spengler	5.	Tornado
1975	WM	J. Spengler/ J. Schmall	1.	Tornado
1975	Welt Pokal	J. Spengler/ J. Schmall	Coup de Monde	Tornade
1975	IDM	J. Spengler/ J. Schmall	1.	Tornado
1976	OLY	J. Spengler/ J. Schmall	Bronze	Tornado
1976	EM	J. Spengler/ J. Schmall	1.	Tornado
1976	DSV	J. Spengler/ J. Schmall	Aschenputtelpreis	Tornado
1977	WM	J. Spengler/ R.Dullenkopf	1.	Tornado
1977	IDM	J. Spengler/ R.Dullenkopf	1.	Tornado
1977	KW	J. Spengler/ R.Dullenkopf	1	Tornado
1977	Welt Pokal	J. Spengler/ R.Dullenkopf	Coup de Monde	Tornado
1977	RL	H. Wiesner/ P.Wiesner	Q.-NationalMannsch	FD
1978	IDM	J. Spengler/ G. Heinimann	1.	Tornado
1978	TravemW	H. Grünekle/ H. Schultheiß	1.	Korsar
1979	RL	Wiesner/ Ch. Antoni	9.	FD
1979	CHM	H. Grünekle/ H. Schultheiß	7.	Korsar
1980	WM	J. Spengler/ J. Schmall	3.	Tornado
1981	EJM	Tillmanns/ Gerhard	5.	Korsar
1981	DM	Wiesner/ Ch. Antoni	1.	FD
1982	BJM	T. Dietrich/ D.Reis	1.	470
1983	WM	K. Wende	1.	FD
1983	AUSM	H. Wiesner/ H. Schultheiß	8.	FD
1984	EJM	C. Pagels/ T.Dietrich	2.	Korsar

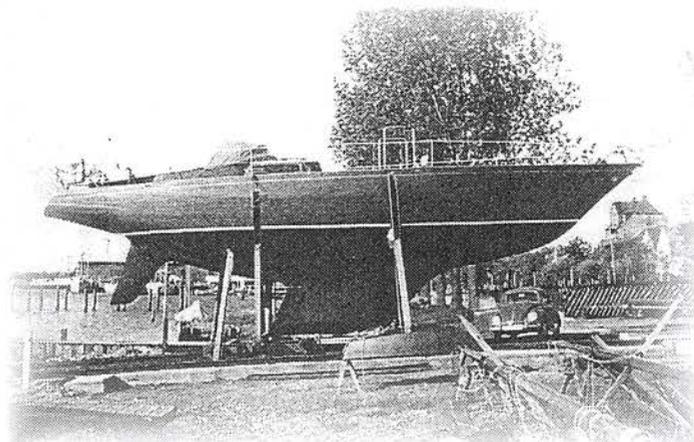
Sportliche, nationale/internationale Erfolge, Teilnahmen und Seesegeln				
1984	KW, Sportler des Jahres	Krügel/ Christ/ Böhm	1.gesamt Kieler Wo-	SY Steinbeisser
1985	EM	K. Tillmanns/ M. Puchner	13.	Korsar
1987	EM	B. Spengler/ R. Montau	5.	Tornado
1988	EM	P. Wiesner/ Goletz	2.	Korsar
1988	DM	Wiesner/ Liebe	2.	Korsar
1988	IDM	B. Spengler/ R. Montau	3.	Tornado
1990	DM	U. Klaasen	2.	Laser
1990	EM	St. Louis	1.	Korsar
1990	EM	P. Geiselbrecht, Principessa	1.+ 1. Centomiglia	Libera A Klasse
1991	EM	B. Spengler/ R. Montau	5.	Tornado
1991	EM	P. Geiselbrecht, Principessa	1. + 2. Centomiglia	Libera A Klasse
1992	EM	J.+ S.Tillmanns	1.	Korsar
1992	EM	P. Geiselbrecht, Principessa	1.	Libera A Klasse
1993	CHM	J.+ S.Tillmanns	1.	Korsar
1993	EM	P. Geiselbrecht, Principessa	1.+ 4. Centomiglia	Libera A Klasse
1994	AUSM	J.+ S.Tillmanns	1.	Korsar
1995	IAUM/EM/IDM	J.+ S.Tillmanns	2 .3. 3.	Korsar
1996	CHM/IDM/AUM	J.+ S.Tillmanns	2. 4. 6.	Korsar
1996	DM	M. Puchner/ T.Dietrich	2.drittel	Korsar
1997	CHM	J.+ S.Tillmanns	1.	Korsar
1997	DM	J.+ S.Tillmanns	1.	Korsar
1997	DRL	J.+ S.Tillmanns	1.	Korsar
1997	AUSM	J.+ S.Tillmanns	3.	Korsar
1997	CHM	G. Finweg	Teilnahme	O Jolle
1997	DM	G. Finweg	Teilnahme	O Jolle
1998	AUSM	J.+ S.Tillmanns	1.	Korsar
1999	IDJüM	R. Thoma	Teilnahme	Opti
2000	DM	A. + M. Weeting	16.	Conger
2000	IDJüM	R. Thoma	Teilnahme	Opti
2001	IDJüM	R. Thoma	Teilnahme	Opti
2002	AUSM	J.+ S.Tillmanns	1.	Korsar
2002	IDJüM	R. Thoma+ S.Thoma+ J.Thoma	mind.80 RLPktTeiln.	Opti
2002	CHM	H. Schultheiß	8.	H-Boot
2002	AUSM	K. Tillmanns/ H. Liebe	3.	H-Boot
2003	WM	H. Schultheiß	7.	H-Boot
2003	IDJüM	J. Thoma+ S.Thoma+ L.Geling	Teilnahme	Opti
2003	CHM	H. Schultheiß	5.	H-Boot
2003	RL	H. Schultheiß	1.	H-Boot
2003	WM	K. Tillmanns	28.	H-Boot
2003	AUSM	J. Tillmanns	3.	Korsar
2004	IDJüM	S. Fiedler+ I.Thoma+ M.Holm	Teilnahme	Opti
2004	DM	E. Weeting/ T. Hartmann	10.	Conger
2004	EJM	Jens Thoma	Teilnahme	Opti
2004	IDJM	R. Thoma/ C. Kuhnke	Teilnahme	420
2004	IDJM	S. Thoma/ L. Geling	Teilnahme	420
2004	DSV-KA	G. Kisskalt	Silber (KreuzerAbtl.)	SY Sailart 20
2005	IDJM/IDM	S. Thoma/ L.Geling	Teilnahme	420
2005	IDJüM	J. + I. Thoma+ S. Fiedler	Teilnahme	Opti
2005	RL	G.+ S. Finweg	11.	Conger
2005	AUSRaceT	H. Schultheiß	2.	SY Bavaria 39 cr
2005	Kornaticup	H. Schultheiß	1.	SY Bavaria 39 cr
2005	AUScup	H. Schultheiß	3.	SY Bavaria 39 cr
2005	DSV-KA	G. Kisskalt	Silber (KreuzerAbtl.)	SY Sailart 20

Unsere Clubyacht LONE STAR



Lutz Böhmer

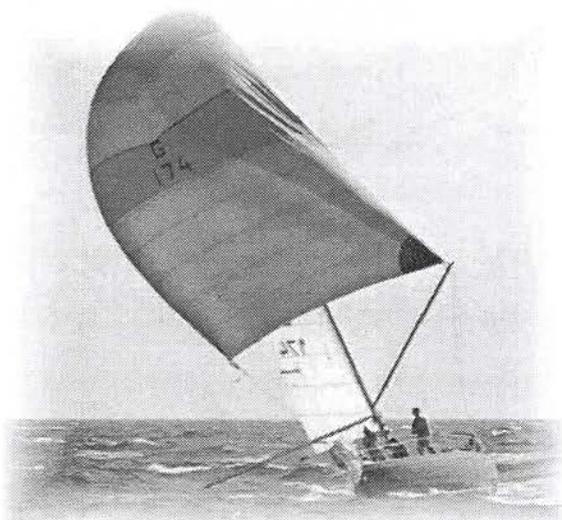
Unser Yachtclub hat natürlich auch eine seegehende Yacht. Als unser Mitglied D. Krügel uns im Jahre 1981 ein Angebot zum Erwerb seiner Yacht LONE



STAR unterbreitete, war dieses so unwiderstehlich gut, dass es gar nicht anders sein konnte als diesem Angebot zuzustimmen.

Die LONE STAR war damals bereits eine auf den Regattabahnen der nordeuropäischen Meere erprobte und bekannte Rennyacht. Das Schiff wurde 1968 von Uwe Bartels gezeichnet und bei Matthiesen & Paulsen mit der Bau-Nr. 227 in Arnis/Schlei gebaut. Ausgelegt wurde das Schiff als S-Spanter in Mahagoni / Diagonalkarweel.

Sie wurde von seinem Erstbesitzer, W. Kuhr aus Wedel, auf den Namen SUCA getauft und zu Wasser gelassen. Bereits 1969 beteiligte sich die Rennyacht am Admirals-Cup. 11 Nationen nahmen an dieser damals noch spektakulären Regatta teil. Die Yacht errang den 5. Platz und war zweitbestes deutsches



Boot. Viele Regatten folgten wie: Kieler Woche, Nordseewoche, Flensburger Woche sowie die Wettfahrten Kiel – Sandham, Kiel – Korsör, Langeland Rund, Zealand u. v. a.

Nach Übernahme der Yacht durch YCN wurde die LONE STAR vor allem als Fahrtenschiff für weite Reisen in der Nord- und Ostsee eingesetzt. Bis zu den Lofoten, nach Haparanda oder nach Südengland führten die Reisen. Auch in Glasgow wurde unser Clubschiff schon gesehen. Ihr ‚Heimathafen‘ ist Heiligenhafen und von dort starten auch die meisten Reisen in unser Stammrevier der ‚Dänischen Südsee‘.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die seemännische Ausbildung unserer fränkischen Segler. Auch oberbayerische oder norddeutsche Gäste haben sich bei uns ihr seemännisches Rüstzeug geholt. Hierfür wird unser ‚Schulungsschiff‘ laufend mit den neuesten Sicherheits- und Navigationsgeräten nachgerüstet.

Traditionell machen unsere Jüngstensegler (12 bis 15 Jahre) einen Pfingst-Ostseetörn. So wach-

sen auch unseren Jollenseglern schon früh die Seebeine.

Dass unsere Clubyacht immer noch oder immer wieder in gutem Zustand ist verdankt sie dem großen Einsatz einer zahlenmäßig starken Seeseglerngemeinschaft des Vereins. Nicht nur den immer wiederkehrenden Herbst- und Winterarbeiten auf der Insel Fehmarn sondern auch dem großen finanziellen Engagement dieser Clubmitglieder ist es zu verdanken, dass wir uns überall sehen lassen können.

Auch im Jubiläumsjahr beteiligt sich unsere LONE STAR wieder an einer Fahrtenregatta – mit bis jetzt schon 68 Teilnehmern (davon 3 aus Bayern).

Oft schon wurde diskutiert die LONE STAR zu verkaufen und durch ein ‚modernes‘ Baumuster zu ersetzen. Aber immer setzte sich die Meinung durch, dass wir ein so schönes, so starkes Schiff



niemals wieder bekommen können. Wir haben sie lieb gewonnen; die alte Dame. Sie hat ein neues Kleid (Deck) und nun auch ein neues Herz (Motor) bekommen. Die aufwendige Erhaltung dieses Holzklassikers hat uns fest mit ihr verbunden, mehr als ein ‚Serienschiff‘ mit heutigem Material und moderner Bauweise.

Wir sind stolz und genießen die Rauschefahrt unter klassischen seemännischen Bedingungen. Diese Seemannschaft bringt auch alle Auszubildenden (Schüler) mit Begeisterung hautnah an Wind und

Welle.

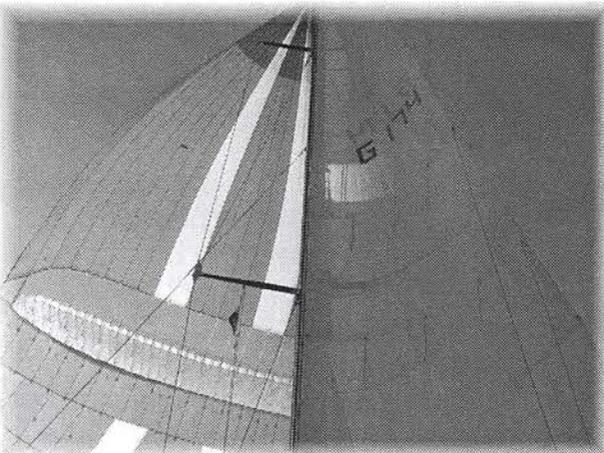
Wie sagte doch Jan Paulsen anlässlich der Decksanierung 2004/05 (Sein Vater hat seinerzeit unser Schiff gebaut) : „Solche Schiffe kommen in den Himmel“.

LONE STAR - Aktuell

Der Winter neigt sich dem Ende zu und Ostern kommt unser Schiff ins Wasser. Es wird spannend – steht doch die erste Probefahrt mit dem neuen Motor an. Auch in diesem Winter waren wieder fleißige Hände am Werk und haben so viele Dinge erledigt, die hinterher keiner mehr sieht.

Die Saison beginnt gleich mit zwei Skippertrainingswochen, die gut gebucht sind.

In der KW 21 bieten wir wieder unser Spi-Training an (ausgebucht) und danach geht es auf die Hessenregatta mit bis jetzt schon 68 teilnehmenden Schiffen.



Unsere LONE STAR ist bis jetzt schon für 15 Wochen gebucht. Ausbildungstörns sind hier noch nicht mitgezählt.

Für 2007 ist dann die Reise ins Baltikum geplant. Die LONE STAR soll nach Tallin gesegelt werden. Von dort aus gibt es dann die Möglichkeit rüber nach Helsinki und in die finnischen Schären zu fahren. Die estnische Küste mit neuen Häfen in Richtung Riga ist möglich. Als Highlight bietet sich natürlich St. Petersburg an. Dazu sollte man aber 2 Wochen einplanen.

Das dritte "Standbein" in Heiligenhafen

LONE STAR

vorläufige LS Belegung 2006
RESERVIERUNGSLISTE

KW 13	23.03.-31.03.	KW 14	01.04.-07.04.	KW 15	08.04.-14.04.	KW 16	15.04.-21.04.	KW 17	22.04.-28.04.
				Osterferien		Schiff ins Wasser einräumen seeklar machen		Skippertraining	
KW 18	29.04.-05.05.	KW 19	05.05.-12.05.	KW 20	13.05.-19.05.	KW 21	20.05.-26.05.	KW 22	27.05.-02.06.
Skippertraining						Spl + Parasailor Spl Training		Hessanregatta	
KW 23	03.06.-09.06.	KW 24	10.06.-16.06.	KW 25	17.06.-23.06.	KW 26	24.06.-30.06.	KW 27	01.07.-07.07.
Pfingst - Ferien									
		Jugendtörn		E. Meurer		E. Meurer		Damentörn	
KW 28	08.07.-14.07.	KW 29	15.07.-21.07.	KW 30	22.07.-28.07.	KW 31	29.07.-04.08.	KW 32	05.08.-11.08.
J. Präßler		Peter Miederer		B. Tröster		Thomas Baum			
KW 33	12.08.-18.08.	KW 34	19.08.-25.08.	KW 35	26.08.-01.09.	KW 36	02.09.-08.09.	KW 37	09.09.-15.09.
BKS - Skipper: A. Kanter z. Zt. für Ausbildung reserviert		SKS - Skipper: A. Kanter z. Zt. für Ausbildung reserviert		Proj. Woche Parasailor		D. Kochinski			
	4+2		4+2	IBTEC AG					
KW 38	16.09.-22.09.	KW 39	23.09.-29.09.	KW 40	30.09.08.10.	KW 41	07.10.-13.10.	KW 42	14.10.-20.10.
L. Böhmer									

Stand:
13.03.2006

NÜRNBERG / HEILIGENHAFEN (mef) – Mit einer Erneuerung der Schiffstau- fe wurde die „LoneStar“ des Yachtclub Noris nach einer großen Instandset- zung bei der Yachtwerft Paulsen in Arnis (Schleswig-Holstein) wie- der in die Hände der Seg- ler übergeben. Drei Stützpunkte besitzt der nordbayerische Segel-

verein Yachtclub Noris. Ursprünglich vom Nürnber- ger Dutzendteich kom- mend, ist der sportliche Sitz seit der Flutung des Großen Brombachsees im dortigen Hafen Ramsberg. Das dritte Standbein hat der Yachtclub Noris seit vielen Jahren in Heiligen- hafen, wo die „LoneStar“ des Vereins für Ausbil- dungsfahrten sowie für Wochentörns für Club- mitglieder zur Verfüg- ung steht. Großes Gewicht legt der Yacht-Club Noris auf gute solide seemän- nische Aus- und Fortbil- dung. Regelmäßig wer- den Ausbildungs- und Prüfungstörns (SKS) durchgeführt und meist zu Pfingsten fahren die Jüngsten (12 - 14 Jahre), die bereits Opti-Regatta- Erfahrung haben, unter fachkundiger Anleitung mit der 14-Meter-Yacht nach Dänemark und Schweden. Vor allem die Jugendli-

chen sind begeistert, wenn sie nach den Erkenntnis- sen mit einer kleinen Jolle auf Binnengewässern mer- ken, dass sie mit diesem Bootsgefühl auch ein gro- ßes Schiff sicher segeln können. Die Holz-Yacht wurde 1968 bei M&P als Regattayacht in Arnis gebaut. Konstruk- teur war U. Bartels und ge- tauft wurde das Schiff auf den Namen „Suca“. 1969 wurde die Yacht bei Groß- regatten, darunter auch beim „Admirals Cup“, ein- gesetzt. Nach einem Um- bau und der Vermessung erwarb das Noris- Vereinsmitglied Dieter Krü- gel aus Stein das Schiff, der es 1982 in das Eigen- tum des YCN übertrug. Eine aktive Gruppe küm- mert sich um Pflege und Vermarktung des Schiffes. So wird das Schiff vor al- lem auf Hochseetörns im Bereich der Ost- und Nord- see gefahren und ist dabei meist über 20 Wochen



jährlich unterwegs. Organisierte Kettentörns führen rund um Schottland und bis an das Ende des Bottnischen Meerbusens, wobei das Bordbuch rund 5000 Seemeilen pro Jahr verzeichnet.

Nach nunmehr 37 Jahren Hochsee-Beanspruchung war eine Sanierung des Holzdecks nicht mehr zu umgehen. Diese Arbeiten – und weitere dabei entdeckte Mängel – beseitigte im Winterhalbjahr 2004/2005 wieder die in Holzrestauration erfahrene Yachtwerft Paulsen (M&P) in Arnis, das Nachfolgeunternehmen der damaligen Her-



rennomierten Werft. Mit dem Aufziehen des Ständers des Yachtclubs – leider bei einem kurzen Schneeschauer – übergab

Hertlein das überholte Schiff wieder den aktiven Seglern, die es in der Zwischenzeit in den Heimathafen überführt haben.

Fränkische Bratwürste zusammen mit „Flens“ (Flensburger Pilsner) und frisch gefangene Heringe vom Grill gaben den Rahmen für das Fest, bei dem auch der Besitzer der ausführenden Werft Jan-Willem Paulsen anwesend war und viele seglerische Gespräche geführt wurden.

Manfred E. Fritsche



stellerwerft.

Mit einer Gruppe von rund 25 Vereinsmitgliedern sowie Freunden der „LoneStar“ wurde am 9. April 2005 in Arnis die Übergabe des über die Toppen geflaggt renovierten Schiffes gefeiert. YCN-Präsident Peter Hertlein freute sich über die formvollendete Handarbeit durch die Bootsbauer der



Eine kleine Plauderei über die Kunst der Navigation

Jürgen Mahler



Wer zur See fährt weiß: ohne Navigation geht es nicht. Dass die Notwendigkeit der Navigation („navigare necesse est“, wie der Lateiner sagt) sich bereits in Binnenrevieren nachdrücklich darstellen kann, kann ich aus erster Hand von einer Gruppe junger Studenten berichten, die sich frank, frei und fröhlich aufmachte, die niederländischen Binnengewässer zu befahren.

Bei dem von der Uni organisierten Törn waren sie mit zwei Ketschen und einem Surflehrer als „Admiral“ unterwegs. Die beiden Schiffe hatten Stahlrümpfe und eine relativ geringe Masthöhe – das sollte sich als Vorteil herausstellen. Ihr Anführer

war als Surfer wenig Tiefgang (des Brettes) und überschaubare Wegstrecken gewohnt – was sich als Nachteil herausstellen sollte.

Der Törn begann wie im Bilderbuch: Leichte Brise, Sonnenschein, stolz geblähte Segel. Allein was die Gruppe stutzig machte, waren die Teilchen im Wasser, von denen sie überholt wurden. Wer mit geblähten Segeln mitten im See (die Holländer nen-

nen es Sneeker Meer) vom Dreck überholt wird, staunt zunächst, muss aber einsehen, wohl etwas falsch gemacht zu haben. Da sie das Auflaufen zunächst nicht mit (dem Fehlen jeglicher) Navigation in Verbindung brachten („shit happens“), übten sie dieses Manöver mit allen Techniken des Wiederfreikommens mehrmals.

Erstaunlicherweise ist die Lernfähigkeit von Studenten manchmal begrenzt und daran änderten zunächst auch die Brücken nichts. Die sind in Holland drehbar und werden für vorbeikommende Boote von den daneben wohnenden beschürzten Hausfrauen geöffnet. Dafür legt der Bootsfahrer einen Gul-

den in den an einer Angel heruntergereichten Holzschuh. So gefiel den jungen Leuten dieses pittoreske Bild und so hatte dies zu sein.

Dass auf die Holländer kein Verlass ist, mussten sie nach einer kilometerlangen Kanalfahrt feststellen an deren Ende zwar eine Brücke, aber weit und breit keine hilfreiche Hausfrau stand. Auch war die Brücke mit ihrer lichten Höhe von etwa drei Metern offensichtlich von ihrer Bauart her überhaupt nicht dazu angetan, jemals aufgeburt zu werden.

Wer nun denk: „Jetzt müssen sie es aber geschnallt haben“, verkennt jugendliche Unbekümmertheit. Auf dem mühevollen Weg zur Einsicht stand noch eine Autobahnbrücke. Wer schon einmal mit einer Segelyacht unter einer Brücke durchgefahren ist, kennt das mit dem Blick zur Mastspitze verbundene mulmige Gefühl: Selbst wenn man genau weiß, dass man durchpasst, bleibt es für das Auge nicht abzuschätzen. Unsere unbekümmerten Segler hatten indes keine Ahnung, wie hoch die Brücke oder ihr Hauptmast war. Alle Blicke folgten nur dem ersten bleich werdenden Gesicht; an eine Reaktion war nicht mehr zu denken.

Nun, sie haben es geschafft und dieser Schrecken ließ nun auch den Groschen fallen. Sie suchten und fanden alles im

Schiff, was zu einer Orientierung nötig war: Angaben über den Tiefgang und die Masthöhe des Schiffes ebenso wie Karten, auf denen Gewässertiefen, Brückenarten und ihre Höhen eingetragen waren. Sie hatten Glück gehabt, die Autobahnbrücke war einen halben Meter höher als der Hauptmast ihres Schiffes.

Warum diese banalen Binnen-Geschichten in einem Beitrag über Navigation? Sollte es hier nicht um mehr gehen, um die große Fahrt, um die Orientierung auf den unendlichen Weiten offener Ozeane? Nun, wir wollen uns dem Thema behutsam, schrittweise nähern. Und der erste Schritt heißt: Benutze eine Seekarte! Dass das nicht selbstverständlich ist, haben wir gesehen.

Erst wer das „Benutze eine Seekarte!“ akzeptiert hat, sollte sich weiter und vor die Küste wagen. Neben der Seekarte wird auch ein Kompass an Bord sein. Der zeigt die Richtung der Bewegung an. (Wir ignorieren hier einmal Themen wie Abdrift, Abweichung und Missweisung. Wer sich dafür interessiert, dem seien die hervorragenden SKS-Kurse des YCN empfohlen.) Diese Information ist aber völlig sinnlos für den, der nicht weiß, wohin er will und wo er ist. Der aufmerksame Leser wird ahnen, welche philosophischen Tiefen sich im Thema Navigation verbergen.

Die Frage nach dem Wohin

ist im Rahmen eines Urlaubstörns entlang der Küste meist relativ leicht zu beantworten: Innerhalb einer Tagesstrecke in die schönste Ankerbucht oder das beste Wirtshaus. Bei der Frage wo wir sind, haben wir allerdings die Kardinalfrage jeder Navigation schlechthin vor uns:

Jawosammadenn?

Übersetzt: „Ja wo sind wir denn?“ Also die Frage nach dem eigenen Standpunkt. Nur wer den eigenen Standort kennt, kann einen Kurs auf ein Ziel (was immer es auch sein mag) bestimmen.

Kaum bei dieser wesentlichen Frage der Navigation angekommen, gilt es einen Einwand zu klären, der behauptet: „Wenn die Frage nach dem eigenen Standort das wesentliche Thema der Navigation ist, dann ist Navigation überhaupt kein Thema mehr, denn schließlich gibt es GPS.“ Ein berechtigter Einwand! Aber zwei Argumente sprechen gegen diese Auffassung:

Zum Einen: Das GPS-System ist Eigentum des U.S.-Militärs. Und welcher vernünftige Mensch würde dem schon trauen? Die Überlegung, das Militär könnte GPS abschalten oder die Werte verfälschen, wird oft als theoretisch und wirklichkeitsfremd abgetan. Das ist sie aber nicht. Wer Anfang April 2003 unterwegs war - der zweite Irak-Krieg hatte

gerade begonnen - musste über Navtex die Meldung zur Kenntnis nehmen, dass mit GPS ermittelte Positionen von der Schifffahrt nicht mehr als wahre Orte betrachtet werden dürfen. Man wusste damals nicht, was mit dem GPS-System geschehen würde. Es ist also gar nicht notwendig, dass das System wirklich verfälscht wird, allein die Möglichkeit der Willkür macht es im Zweifelsfall unbrauchbar.

Das zweite Argument gegen die Knopfdruck-Mentalität der GPS-Abhängigen ist grundsätzlicher und weitreichender: Seesegeln bedeutet ein sich Auseinandersetzen des Menschen mit seiner Welt auf vielfache Weise. Wetterkunde, Physik, Mechanik, Seemannschaft, Kochkunst, Teamführung, und andere Länder und Sitten sind nur Beispiele von Themenkomplexen mit denen der Fahrtensegler konfrontiert wird. Segeln ist der beste Weg, sich nicht nur auf dem Wasser sondern auch im Kopf zu bewegen. Die Navigation ist dabei die Königsdisziplin, erlaubt sie doch eine Bestimmung des eigenen Standortes in Raum und Zeit. Wer das auf einen Knopfdruck aufs GPS-Gerät reduziert, verschenkt einen wesentlichen Bereich des geistigen Reichtums des Seesegelns. Manche vermeintliche Vereinfachung macht das Leben eben nicht nur leichter, sondern auch är-

(Fortsetzung auf Seite 49)

NZ-Gespräch mit dem zweiten Vorsitzenden des YCN:

„Segler haben eine tolle Kameradschaft“

Mittwoch, 28. September 2005

In Nordbayern an der Spitze

140 Boote werden bei der Regatta in Ramsberg erwartet

Segelregatta der Knirpse

Müller-Verlag sponsert „Zwetschgenmännla“

+4 Samstag, 18. Februar 2006
Beim Yacht-Club Noris lernen Kinder und Jugendliche das Einmaleins des Segelns

Zwischen Curryklemme und Seemannsknoten

LOKALSPORT

Kapitäne im Mondenschein

Die Zwetschgenmännla-Regatta des Yacht-Club Noris feierte 25-jähriges Jubiläum

+4 Montag, 1. August 2005
Der Yacht-Club Noris lehrt auch Nichtmitglieder das Segel-Einmaleins

Vom nahen Dutzendteich bis an die ferne Ostsee

Die „Optimisten“ segeln auf dem Dutzendteich

In der „Seitenkiste“ auf das Wasser

Regen und Kälte setzte 92 Optimisten-Seglern auf dem Dutzendteich zu

Seite 15 / NORD / Mittwoch, 29. September 2004

Mit der Tram zum Training

Der Dutzendteich genießt nicht nur bei den Zwetschgenmännla einen guten Ruf

Warten auf die „Knödel-Thermik“

Pünktlich zum Mittagessen kam für die Optimisten-Segler Wind auf

Der Segelgrundstein beim Yacht-Club Noris geht weiter

Wenn ein Junge zu Übungszwecken zur Jolle wird

(Fortsetzung von Seite 47)

mer.

Aber mit diesem kleinen Exkurs sind wir schon viel zu weit gegangen, befanden wir uns doch eben noch bei der Küstennavigation. Die Frage nach dem eigenen Standpunkt wird hier klassisch mit Hilfe von Standlinien ermittelt, die beispielsweise aus der Peilung zweier eindeutig identifizierbarer fester Objekte ermittelt werden, was bedeutet, dass der Navigator schon in etwa wissen muss, wo er sich befindet. Denn nur wenn er das was er sieht, eindeutig der Seekarte zuordnen kann, kann er eine aussagefähige Standlinie in seine Karte einzeichnen.

Nötig sind mindestens zwei dieser Standlinien: Dort wo sie sich kreuzen, so hofft der Navigator, ist sein Schiffsort. Ist nur ein brauchbares Objekt vorhanden, kann die Peilung zum Beispiel mit einer Tiefenlinie oder – für unsere Betrachtung spannender – mit dem Abstand zu diesem Objekt kombiniert werden. Den Abstand erhält man mit Hilfe des Radargerätes (sofern an Bord) oder mit einem Winkelmessgerät, bekannt als Sextant.

Nehmen wir einen Leuchtturm: Aus der Karte oder dem Leuchtfeuerverzeichnis ist die Höhe des Leuchtturms bekannt. Wenn wir nun den Winkel zwischen dem Leuchtfeuer und der Strandkimm messen, können wir aus der

gegebenen Höhe und dem gemessenen Winkel unsere Entfernung zum Turm errechnen. Den Abstand tragen wir als Kreis mit dem Leuchtturmfuß als Mittelpunkt in die Karte ein. Wenn wir nun noch die Peilung als Gerade eintragen, befindet sich dort, wo sich Kreisbogen und Gerade schneiden, unser Schiffsort.

So kann jede Schiffssposition durch die Angaben von Abstand und Peilung zu einem festen Objekt oder durch die Angabe von Breite und Länge angegeben werden. Was aber tun, wenn die Küste nicht sichtbar oder einfach nur öde ist, also keine Peilobjekte zur Verfügung stehen? Hier kommt der nautische Fachbegriff „koppeln“ ins Spiel, den man analog zur Länge der gekoppelten Strecke unterschiedlich übersetzen muss: Nur bei sehr kurzen Strecken darf man ihn mit „mitrechnen“ übersetzen. Wird die Distanz größer, sollte man von „schätzen“ sprechen und nach einiger Zeit und Entfernung müsste der ehrliche Navigator „geraten“ sagen. Da ein „geratener Standort“ die Mitsegler beunruhigen würde, sprechen wir aber lieber von einem „gegissten Ort“. Bedeutet dasselbe, klingt aber besser.

Wagt sich der Seemann auf die hohe See, dann lässt er bald alle peilbaren Landmarken hinter sich; die terrestrische Navigati-

on hat ausgedient und die Stunde der Astronavigation hat geschlagen. Als Peilobjekte dienen nun die Sonne, der Mond, die Planeten und einige Fixsterne. Das Prinzip ist ähnlich wie beim Leuchtturm: Mit dem Sextant wird der Winkel gemessen, aus dem ein Abstand errechnet werden kann, wodurch eine Standlinie entsteht. Der Schnittpunkt mit einer zweiten Standlinie liefert die Position.

Um dahin zu kommen sind aber ein paar Tricks notwendig. Anstelle des Fußpunktes wird der Winkel zum Gestirn von der Kimm aus gemessen. Hier räumen wir gleich mit einem weit verbreiteten Irrtum auf: Bei der Astronavigation misst man nicht nachts die Sterne. Die Sterne eher selten, da es viel einfacher ist, Sonne oder Mond zu messen; nachts nie, denn nachts sieht man keine Kimm. Selbst in mondellen Nächten ist das, was man sieht, durch optische Täuschung nicht die wirkliche Kimm. Astronavigation ist also nachts nicht möglich. In der Regel misst man tagsüber Sonne und Mond; die Sterne sind nur in einem relativ schmalen Zeitfenster in der Morgen- und Abenddämmerung messbar, wenn sowohl Sterne als auch Kimm eindeutig erkennbar sind.

Die bevorzugte Messung der Sonne ist übrigens auch der Grund, warum

(Fortsetzung auf Seite 51)



Produktionshalle CEKA-Brush



MFH Dalingerstraße



Hallenbad Zirndorf



Rödl Campus

FUCHS
Ideen umsetzen

Schlüsselfertiges Bauen
Projektentwicklung
Hochbau/Industriebau
Werterhaltung
Wissenstransfer

**Wir gratulieren zu
45 Jahren YCN**

**Christoph Fuchs – Seit über 100 Jahren
Ihr Partner für Kostensicherheit**

Christoph Fuchs GmbH & Co.KG · Tel.: 09129/903-0 · info@cfuchs-bau.de · www.cfuchs-bau.de

(Fortsetzung von Seite 49)

Piratenkapitäne filmisch gern mit Augenklappe dargestellt werden. Das hat nichts mit ihrer Verwegenheit und der Spitze ihrer Degen zu tun. Sondern damit, dass zur Messung der Sonne oft ungenügende Filter – meist nur rußgeschwärzte Gläser - verwendet wurden, was mit der Zeit zum Erblinden des „Sextantenauges“ führte.

Aber wie sieht es mit dem Fuß aus? Wenn aus der Höhenmessung der Abstand ermittelt wurde, um welchen Punkt schlägt man den Abstandskreis? Dazu denkt sich der Navigator in einem eher kirchenfreundlichen Weltbild die Erdkugel als fixiert im Zentrum des Alls. Um sie als Mittelpunkt drehen sich alle Gestirne. Denkt man sich eine Gerade von einem Gestirn zum Erdmittelpunkt, dann schneidet diese Gerade die Erdoberfläche an einem bestimmten Punkt, dem Bildpunkt des Gestirns. Diesen Bildpunkt kann man in den üblichen Erdkoordinaten von Breite und Länge beschreiben und um ihn herum wird der Abstandskreis geschlagen.

Dumm nur, dass er sich ständig bewegt, deshalb ist die genaue Zeit der Messung wesentlich. Im nautischen Jahrbuch findet der Navigator für jede Sekunde eines Jahres die genaue Position der Bildpunkte von Sonne, Mond, Planeten und vieler Fixsterne. Um diese Angaben nutzen zu können, muss er aber über

die genaue Zeit verfügen.

Die notwendige Genauigkeit kann sich jeder selbst vor Augen führen: Die Sonne umkreist die Erde (aus der kirchenfreundlichen Sicht des Navigators) in 24 Stunden ein mal, sie legt also 360 Grad zurück. Das sind in einer Stunde 15 Grad; für ein Grad – das sind am Äquator 60 Seemeilen – benötigt sie 4 Minuten. Das macht in einer Zeitminute 15 Seemeilen, für eine Bogenminute – also eine Seemeile - benötigt die Sonne 4 Sekunden. Der Bildpunkt legt also pro Sekunde eine viertel Seemeile zurück.

Der Mangel an genau gehenden Uhren war die Ursache dafür, dass es jahrhundertlang unmöglich war, die Länge einer Schiffsposition zu bestimmen; es blieb nur das Kopeln – mit manchmal katastrophalen Folgen. Zum Glück ist die Sache mit der Breite etwas einfacher: Beobachtet man die Sonne an ihrem höchsten Punkt (also wenn es auf dem Schiff Mittag ist), dann kann man aus dieser Höhe relativ einfach die Breite der eigenen Position errechnen. Ähnlich funktioniert es mit dem Polarstern, der auf der nördlichen Hemisphäre in etwa die Breite des Beobachters anzeigt. Wenn wir von den Kanaren aus immer nach Westen segeln, treffen wir irgendwann auf Amerika; wenn wir auf einer bestimmten Breite nach Westen segeln, können wir

auch sagen, wo in etwa wir auf den neuen Kontinent rumpeln werden. Nur wann, das bleibt ohne genaue Kenntnis der Zeit verborgen, denn Länge ist Zeit.

Immerhin gelangte so schon Columbus in die „Neue Welt“. Und damit ist er zum Freund der Navigatoren geworden, der über manche kleine Ungenauigkeit hinwegtröstet, die kleinkarierte Mitsegler an ihrem Navigator sonst gerne bemängeln.

Buchempfehlungen

Karl Vettermann:

Die Irrfahrten des Barrawitzka, Delius Klasing, Euro 12,-;

Die Geschichte eines Mittelmeertörns einiger verwegener österreichischer Seesegler, bei dem der Navigator nicht einmal mehr ungefähr weiß, wo sein Schiffsort ist.

Bobby Schenk: Transatlantik in die Sonne. Ocean ohne Kompass und Co.

Delius Klasing;

Eine Atlantiküberquerung ohne Navigationsinstrumente. Die Breite wird mit Hilfe eines selbstgebauten Schattenstabes bestimmt.

Dava Sobel und William J. H. Andrewes: Längengrad.

Die Illustrierte Ausgabe.

Berlin Verlag, Euro 19,90;

Die Geschichte der Erfindung des Schiffschronometers, mit dem das Problem der Längengradbestimmung gelöst wurde.

Russian Sailing Cup 2005

SIEMENS-Manager auf dem Weg nach Split, nicht im feinen Zwirn, sondern in Wetterjacke mit dem Seesack über der Schulter. Vor Monaten war das alles noch eine verrückte Idee und nun steckten wir mitten drin im „Russian Sailing Cup“. Acht Rennen von Split nach Dubrovnik waren für diese Regatta geplant. Der Organisator der Regatta war die MRKS, einer unserer russischen Kunden.



Insgesamt waren 10 Mannschaften gemeldet: 9 russische Firmen und SIEMENS. Die russischen Mannschaften waren mit Kunden wie Gazprom, Alfabank, Jamburggaz, ... besetzt. Unsere SIEMENS-Crew mit 5 Mitgliedern von A&D Russland, I&S Russland und dem Stammhaus aus Nürnberg Moorenbrunn bestand ausschließlich aus Amateuren, die zum ersten Mal im gleichen Boot saßen.

Am Samstag, den 30. April 2005, übernahmen wir in Split eine Sun Odyssey 40.3 von boatic-yachting. Noch am gleichen Nachmittag statteten wir sie mit allem Nötigen aus. Sie wurde kurzerhand vorübergehend von „Katarina“ in „SIEMENS“ umgetauft. Wir klebten ein etwa 0,5m x 1.5m großes Firmen-Logo auf beide Bugseiten und verstaute den Genaker, der natürlich ebenfalls das Firmenlogo aufwies.

Tags darauf fand das erste Rennen statt. Unser Schiff – wie oben erwähnt ausgestattet mit SIEMENS-Farben und -Logo – fiel wirklich auf. Windstille gleich zu Beginn. Wir dümpelten zur Startlinie. Die Positionen waren verteilt (Vorschiff: Bernhard und Christian, Mittschiffs: Dubravko und Andreas, Rudergänger war ich). Dann

kam 10 Minuten vorm Start doch noch Wind auf. Nach der Flagge India gab es das übliche Gedränge am Start. Regattastrategisch war unsere Auffälligkeit jetzt doch etwas nachteilig. Zum Glück fanden wir kurz vor dem Startschuss ein „Mauseloch“ und kamen ganz fair als erste über die Startlinie. Dieses Manöver war ursächlich dafür, dass wir von nun

an mehr „SIEMENS“ sondern „SeaMens“ genannt wurden. Nun denn; bei Start schaut eben jeder zu.

Langsam wurden alle mit dem Schiff vertraut und wir gingen nach der ersten Etappe immerhin als fünfte durch das Ziel. Abends trafen wir die anderen und bei der Manöverkritik kam man sich näher. Siehe da, einige Teams haben sich hoch dekorierte Skipper angeheuert: Zwei ehemalige Olympiateilnehmer und einen Vizeweltmeister. Da brauchten wir uns mit unserer Leistung also wirklich nicht zu verstecken.

Die nächsten 5 Tage boten wirklich alles: lange und kurze Strecken und „alle Wetter“. Erbarmungslos erwartete die Wettfahrtleitung bei Flaute und Regen, dass die gesamte Strecke abgesegelt wurde. Anfragen nach „Bahnverkürzung“ über Funk wurden kurzerhand mit: „Der Plan

wird erfüllt!“ beantwortet.

Jedoch verdanken wir unser bestes Einzelergebnis einer solchen Situation. Völlig abgeschlagen sahen wir beim 5. Rennen vor Korucula, dass das Feld direkt in ein Flautenloch hinein fuhr. Wir blieben daraufhin unter Land, wo immerhin noch eine kleine Thermik mit ca. 2 Beaufort existierte. Dadurch passierten wir das Feld und ließen es hinter uns. Nachdem wir in der Marina eingelaufen waren haben wir zur Feier des Tages „unsere Kunden“ in ein Restaurant im Hinterland von Korucula eingeladen.

In den letzten beiden Tagen wurde das Wetter interessanter. Die Bora pfiß und die letzten drei Etappen lagen vor uns. Eine russische Crew hatte sogar eine Trapez-Vorrichtung für Ihre Yacht konstruiert. Das sah zwar recht professionell aus, aber die Wirkung bei einem 4-Tonnen-Schiff hält sich dabei doch in Grenzen. Das Rennen von Korcula nach Dubrovnik war das längste und anspruchsvollste von allem. Nach 50 sm unter Segel bei Bora und Regenschauern fuhren wir unter Maschine durch den Kanal zur ACI Marina Dubrovnik. Die letzten beiden Rennen sollten in den Gewässern vor Dubrovnik stattfinden.

Leider mussten 2 Mitglieder unseres Teams am Abend kurzfristig vorzeitig zurück nach Deutschland. Am nächsten Morgen zerrte die Bora an den Schiffen im Hafen und pfiß durch die Takelage. Die Wettfahrtleitung entschied - nach mehreren Ausflügen mit dem Motorboot ins Regattagebiet - doch letztendlich, dass die letzten beiden Wettfahrten unter dem Schutz der Inseln stattfinden könnten. Gerüchte, dass russische Machos sie dazu gedrängt hätten, da die „Damen-Crew“ derzeit führte, wurden nicht bestätigt.

Mit einer Rest-Crew von nur 3 Mann und Bora-Böen bis Windstärke 9 verweigerte uns die Chartergesellschaft die Erlaubnis zum Auslaufen. Da wir nach den Regeln auch keine Ersatzmitglieder für die Crew stellen durften, mussten wir den letzten beiden Wettfahrten von ferne zuschauen. In der Ausschreibung waren keine Streicher vorgesehen. Somit wurden wir mit 2x „dns“ folgerichtig nach hinten durchgereicht.

Gewonnen hat die Regatta übrigens doch die „Damen-Crew“. Dies war für die russischen Machos ein gehöriger Schock. Nach russischem Brauch wurde bei der Siegerehrung der Pokal mit Wodka und nicht mit Sekt gefüllt. Auch unsere Teilnahme-Medaillen wurden in Wodka gebadet bevor wir sie in Empfang nehmen konnten.

Während der Siegerehrung auf einer Seeterrasse in Dubrovnik wurde deutlich, dass aus Sicht der Firma das Wichtigste gestimmt hat. Die Kundenkontakte entwickelten sich hervorragend.

Übrigens, die nächste Regatta ist bereits in Planung und 20 Teams sind schon gemeldet. – Wir auch!

Hans-Jürgen Burmeister (28.12.2005)



Segeltörn Mallorca Frühling 2005

Besatzungen:

Oceanis 461-4: Pampero

Norbert Woop, Thomas Müller, Anke Kruse, Ralf Lange, Elke Lange, Werner Zehentmeier

Sun Odyssey 43-3: Amaretto

Barbara Schlagbauer, Hannes Erhard, Rosina Ledermüller, Andreas Bauer, Armin Jelenik, Mirian Mielke, Sandra Lachner

Bavaria 49-5: Arehucas

Dirk Sewalt, Gerd Gall, Karin Baumann, Klaus Pollakowski, Hermann Reiner, Erich Schröder, Colette Schröder, Birgit Schrader, Manfred Pohl

Oceanis 411-3: Caipirinha

Thomas Baum, Helmut Thomas, Günter Hack, Lars Pissors, Peter Schindler, Joachim Spudat

Törn Route und Seemeilen der Caipirinha unter Segeln / unter Motor:

Palma, Hafen

Sa Rapita, Hafen 32,5sm / 12,7sm

Porto Petro, vor Anker 29,6sm / 5,5sm

Sa Rapita, Hafen 22,8sm / 8,2sm

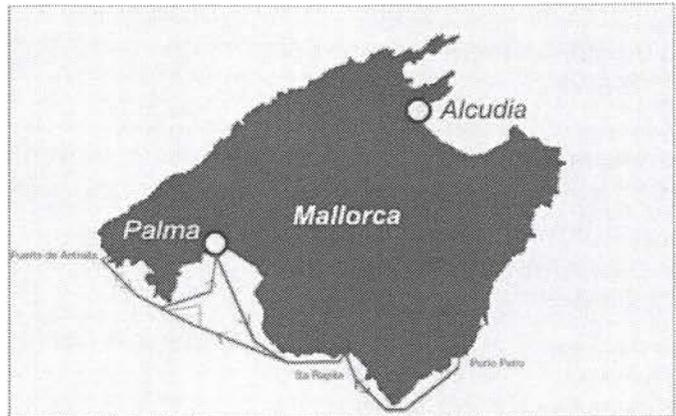
Port Andraitx, Hafen 34,1sm / 17,9sm

Palma, Hafen 21,9sm / 3,8sm

Zusammen 141sm / 48sm



Thomas Baum



Samstag Palma de Mallorca 30.04.05 Nachmittag

Gegen Mittag kommen wir zu viert – Barbara, Hannes, Lars und Thomas – in der Marina Alboran mit dem Taxi angefahren. Wir haben bereits zwei Tage auf Mallorca verbracht und treffen uns heute mit den anderen Teilnehmern der Flottille. Da wir mit dem Gepäck noch nicht auf die Schiffe gehen sollen, legen wir es auf einem Berg zusammen. Komischerweise will bei der Übergabe kein Mensch meine so schwer erkämpften Segelscheine sehen!? Wir bekommen die Inventarliste und starten zur Durchsicht. Lars und ich kämten die Caipirinha komplett durch, um alle einzelnen Teile aufzufinden. Bei vielen Punkten müssen wir Fragezeichen vermerken, denn es fehlt eine Menge.

Nach etwa zwei Stunden sind wir fast durch, als der Rest der Mannschaft mit der ganzen Truppe ankommt. Es gibt ein erfreutes Wiedersehen der bekannten Gesichter. Die Koffer legen wir gleich in die Kojen und entsenden 3 Mann zum Einkaufen in den nächstgelegenen Supermarkt. Die gekauften Sachen werden schnell und fachmännisch im Schiff verstaut.

Später gehen wir gemeinsam zum Restaurant für das Begrüßungessen. Es ist ein großer Tisch angerichtet, an dem es ziemlich eng zugeht. Da wir aber nur jede Menge Tapas auf kleinen Tellern verspeisen, ist alles schön gemütlich. Nach dem ersten Prosit

wird der Admiral aufgefordert, eine Rede zu halten. Dieser nicht zu erwartenden Aufgabe wird er spontan gerecht und stimmt uns mit kurzen Worten auf ein paar schöne Tage ein.

**Sonntag Palma de Mallorca –
Sa Rapita 31.04.05 7:00 h**

Wir wollen heute früh auslaufen, jedoch verzögert sich die Abfahrt auf etwa 10:00 h. Die Toilette der Pampero funktioniert nicht richtig und muss erst repariert werden. Beim Briefing wird diskutiert, ob wir nach Osten oder nach Westen drehen sollen. Ganz um Mallorca herum werden wir es wohl nicht schaffen, da es insgesamt ca. 320 sm sind.



Also ist nur ein Hin und Zurück auf der gleichen Seite möglich. Es würde der Osten mehr Möglichkeiten bieten, denn dort sind Häfen und Buchten in kleinerem Abstand vorhanden.

Wir legen gleich als erste ab und suchen uns den Weg an den Stegen vorbei durch den Hafen. Wir sehen noch einmal genau zurück, damit wir auch wieder zur Marina Alboran zurückfinden. Wir schippern vorsichtig durch den Hafen und an der Hafenausfahrt überholen uns einige Motoryachten zum Sonntagsausflug. Da noch nichts auf dem Wasser los ist, beginnen wir gleich mit der obligatorischen Knotenstunde. Man muss einfach die Knoten mehrmals wieder üben, damit sie wirklich ohne nachzudenken geknüpft werden können.

Nach etwa einer Stunde des Motorens kommt endlich ein wenig Wind auf und wir setzen sofort die Segel und beginnen gegen den Wind zu kreuzen. Der Wind frischt dann auf 3 bis 4 Windstärken auf und es geht recht flott voran. Um 11:00 h gibt es den traditionellen Gruß mit einem Campari-Orange. Wir können uns nur nicht ganz einigen, ob wir nun Rasmussen, Poseidon oder Neptun grüßen sollen. Außerdem hoffen wir, dass der Meeresgott den Schuss Orangensaft in unserem Drink verträgt.

In Sa Rapita müssen wir als Transityacht am sogenannten Wartekai an Backbord festmachen. Alles andere ist privat. Wir brauchen zwei Anläufe, um gerade anzulegen. Als Barbara in den Hafen einläuft hat sie mit der Amaretto gerade den letzten Platz mit einer Mooring-Leine erwischt. Wie sieht das hier wohl in der Hauptsaison aus?

Nachdem mir doch heftig warm geworden ist, gehe ich mit Peter und Hermann zu dem nahegelegenen Sandstrand um dort zu baden. Das Wasser ist erstaunlich warm, da der Strand ganz flach hineingeht und das Ufer in Lee liegt. Der Sand ist fein und fühlt sich schön weich an. Das Wasser schimmert blau im Abendlicht.

Nach dem Essen kommt immer wieder Besuch zu uns, der für den einen oder anderen Drink sitzen bleibt. Die erzählten Geschichten handeln vom Starkwind und von Stürmen,

bis ich schon fast meinen Skipperjob an den Nagel hängen möchte...

**Montag Sa Rapita – Porto Petro 01.05.05
7:00 h**

Das Wetter ist etwas diesig und es soll ja bis Nachmittag fast keinen Wind von Süd-Ost geben. Porto Petro ist das Ziel. Trotz fehlendem Wind sind alle guter Laune und wir genießen Eros Ramazotti bei 1500 U/min und Sonnenschein. Nach einer Stunde kommt Süd-Ost-Wind auf und wir setzen die Segel. Bei Abfallen auf Steuerbord-Bug scheidet es unter Deck auf einmal ganz heftig und wir stellen



••• Segeltörn Mallorca Frühling 2005

fest, dass die Schublade mit dem Besteck herausgerutscht und auf den Boden gefallen ist.

Nachdem bei Sa Rapita ein kurzes Küstenstück mit feinstem Sandstrand war, passieren wir auf dem Weg nach Porto Petro wieder eine Felsküste, die man nicht im Rücken haben möchte, wenn man manövrierunfähig ist. Der Wind ist konstant bei etwa 14 Knoten und wir reffen einmal ein, damit wir nicht so viel Lage schieben.

Helmut sitzt die ganz Zeit im T-Shirt an Deck während wir alle anderen uns mit Sweatshirt und mit Mütze vor dem Wind schützen. Helmut erwidert immer, dass ihm ja gar nicht kalt ist und ihm der Wind nichts ausmacht. Trotzdem kommt die Vermutung auf, dass er einfach seinen Pullover nicht finden kann und sich nicht traut, das zuzugeben!?

In der Einfahrt von Porto Petro bergen wir die Segel. Alles vorbereiten zum Ankermanöver. Helmut bedient den Anker und Lars ist am Ruder. Als wir beim Ankerdrink sitzen meint Helmut, dass wir ja in seinem Segelbuch nachgucken könnten, wie man eigentlich richtig ankert. Aber zu spät...

Werner kommt mit dem Beiboot und macht den Vorschlag, dass das Fischrestaurant im Hafen besucht werden sollte. Die Mannschaft sagt zu und ich bleibe an Bord, um das Schiff zu bewachen. Als die Mannschaft wieder an Bord ist, ist es schon ganz dunkel geworden. Wir teilen die Wachen ein: Günter und Peter von 0:00 h bis 2:00 h, Joachim und Helmut von 2:00 h bis 4:00 h und Lars und ich von 4:00 h bis zum Morgen.

Dienstag Porto Petro – Sa Rapita 02.05.05 6:00 h

Beim Briefing wird entschieden wieder zurückzusegeln, weil für den nächsten Tag 5 bis 7 Beaufort bei NE angesagt ist. Würden wir heute nach Norden fahren, hätten wir bei diesem Wind die Felsenwand auf Legerwall. Also ab nach Süden entweder wieder nach Sa Rapita oder 15 sm weiter nach Puerto El Arenal zum Balermann.

Die Fahrt aus der Bucht sieht schon sehr spannend aus und wir haben Nord-Ost-Wind. Dort ist in der Ferne eine dicke Regenwolke mit einer Böenfront zu sehen. Wir setzen Groß und Genua und segeln im dritten Reff dahin. Wir haben Spaß an den Manövern jedoch ist nicht allen ganz wohl aufgrund des Seegangs.



Kurz vor dem Hafen von Sa Rapita machen wir noch ein paar Übungsmanöver. Dann drehen wir vor der Hafeneinfahrt herum und kommen im Rückwärtsgang herein, um gleich backbord in die Box zu fahren. Wir landen etwas schief aber sanft und korrigieren mit den Leinen. Es hat wieder gut geklappt.

Mittwoch Sa Rapita – Port Andraitx 03.05.05 7:00 h

Heute soll um 9:00 h ausgelaufen werden, das Wetter ist wunderbar und wir haben Ostwind mit 3 bis 4 Windstärken. Beim Ablegen fahre ich etwas zu sanft aus der Box und der Wind schiebt uns sehr nahe an die Mooring der Amaretto heran. Ich kuppel aus und wir kommen ohne Verhakelung weg. Außerhalb des Hafens lassen wir uns nur von der Genua mit schöner Reisegeschwindigkeit ziehen. Die Sonne brutzelt mächtig vom Himmel und der Wind ist „vor dem Wind“ kaum zu spüren. Wir sitzen gemütlich zusammen und erfreuen uns der Gemeinschaft.

Wir entdecken in der Nähe von Capo Blanco ein halb unter Wasser treibendes Tretboot in etwa 20 m Entfernung. Ich melde es per Funk an die anderen weiter. Eine Kollision wäre sicherlich nicht ganz ohne Folgen gewesen.

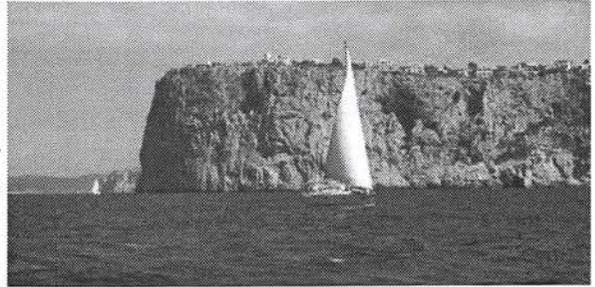
Eine leichte Brise von Achtern lässt uns den Blister auspacken und wir stellen fest, dass

dieser gar nicht richtig im Schlauch verpackt ist. Ich sehe zum ersten Mal einen Blister und bin erstaunt über die Ausmaße des Tuches. Wir versuchen alles zu sortieren. Nach etwa einer Stunde wären wir fast soweit gewesen, als der Wind dreht und wir den Blister wieder einpacken können. Die Pampero hat den Blister bereits gesetzt und folgt nun lieber dem Wind in Richtung Palma als dem eigentlichen Kurs.

In den Hafen von Puerto Andraitx motoren wir hinein. Wir sehen, wie die Crew der Pampero zu einem Anlegeplatz geleitet wird. Der Wind steht etwas ungünstig von schräg zur Liegerichtung und macht der Pampero beim Anlegen leichte Probleme, denn sie liegen schließlich abgetrieben quer über vier Plätze an der Mole. Unsere Interpretation aus der Ferne: Norbert reserviert die 4 Plätze für unsere Flotille. Der Kommentar des Marineros: „Ist alles nur Plastik!“.

Donnerstag Hafentag Port Andraitx 04.05.05 nicht so früh

In der Frühstücksphase wird dann in mehreren Gängen entschieden, was heute unternommen werden soll. Leider ist quasi kein Wind und über den Bergen zieht eine Regenwand von Norden auf.



Als heutigen Landgang laufen wir entlang der Hauptstraße nach Andraitx. Am hübschen Marktplatz finden wir eine schöne Pizzeria „Mamma Mia“ und verspeisen eine Pizza. Wir kommen auf dem Rückweg vor Port Andraitx am Villenviertel vorbei und sehen über die eine oder andere Mauer in die Gärten der Anwesen mit Landhaus und Swimmingpool. Hier ist doch einiges geboten!

Um 20:00 h begeben sich alle zu einem Hafenrestaurant und sitzen bald in großer Runde beieinander. In der Mitte sitzt der Admiral und die Crews drumherum. Ich werde aufgefordert eine Rede zu halten, da ich der neue Skipper in der Runde bin: Es war wieder sehr schön mit der Flotille unterwegs gewesen zu sein. Wir danken dem Admiral und hoffen, dass wir bald wieder zusammenkommen werden. Meine erste Erfahrung als Skipper war sehr schön im Rahmen einer reinen Männercrew. Ich musste nur vorsichtig sein, weil ich ständig der Gefahr ausgesetzt war, dass mich die Mannschaft unter den Tisch saufen wollte!

Freitag Port Andraitx – Palma de Mallorca 05.05.05 7:15h

Um 10:00 h soll die Flotte auslaufen und wir wollen noch vorher in diesem Hafen tanken. Also wird beim Frühstück das Tankmanöver mit „Eindampfen in die Vorspring“ anhand eines Toastbrot-Modelles durchgesprochen. Lars soll die Vorspring an Land befestigen, aber das war die Theorie...

Gleich steuern wir die Tankstelle an und sind eigentlich gut vorbereitet. Aber der Tankwart versaut uns das Manöver komplett, als er Lars die Leine aus der Hand reißt und vorne an einem Poller festmacht. Dann zeigt er immer nach vorne „Aqui, Aqui!“ und meint wohl dass wir vorne unser Tankloch haben und lässt nicht locker. Als ich ihm dann klar machen kann, dass wir achtern tanken, lässt er wieder los und wir können achtern festmachen. Tankwarte sind meine besonderen Lieblinge!

Dann geht es endlich hinaus aufs Meer, denn dort ist schon ein schöner Wind aufgekommen. Die Morgensonne beleuchtet die hohen Felsen an der Ausfahrt von Port Andraitx. Auf dem Meer draußen hat es Süd-West-Wind mit 3 bis 4 Windstärken und wir geigen im Vorwindkurs mit unserer Genua vor dem Wind. Sowohl der Wind als auch der Seegang kommen direkt von Achtern, so dass wir über manche Wellen schön surfen können. Wie bei jedem Törn bemerkt man allerdings, dass die Stimmung ein wenig gedrückt ist, weil dies unsere letzte Fahrt ist.

Ein wenig angespannt sind wir in der Erwartung des bevorstehenden Hafenmanövers. Günter steuert uns in den Hafen. Dort identifizieren wir das Gebäude nahe der Marina

Alboran. Dann setzen wir zum finalen Rückwärtsgang an und ich bin erleichtert, als wir an der Anlegestelle ausreichend Platz haben. Wir kommen schön in die Box aber dem Hafengemeister ist noch nicht klar, welche Mooringleine wir nehmen sollen. Also machen wir zunächst nur an den Achterleinen fest und ich lasse den Vorwärtsgang einlegen. So rühren wir das ganze Hafenbecken um, bis endlich die richtige Mooring gefunden ist.



Wir sind heil angekommen und stellen zum letzten Mal die Maschine aus. Jetzt muss erst einmal ein Anleger mit kaltem Bier getrunken werden um die Anspannung herunterzuspülen. Es wird noch ein schönes Crewfoto gemacht, das die angenehme Stimmung an Bord sehr deutlich zeigt. Es war sehr schön zusammen und die Mannschaft hat mir meinen ersten Törn als Skipper sehr leicht gemacht.

Immobilien & Hausverwaltung

Maximilian Waldbauer

IHR MAKLER VOR ORT

verkauft, vermietet oder verwaltet
Ihre Häuser, Grundstücke, Wohnungen



Wilhelm-Spaeth-Str. 40 · 90461 Nürnberg
Telefon (0911) **46 80 22** · Fax 46 80 24
www.immobilien-waldbauer.de
info@immobilien-waldbauer.de

Ihr Makler und Hausverwalter vor Ort

Auch Sie sollten daran denken, dass Immobilienbesitz oftmals unvorhergesehene Veränderungen mit sich bringt. Deshalb sollten Sie als Haus-, Wohnungs- oder Grundstücksbesitzer richtig reagieren und da ist gut zu wissen, dass Ihnen die Immobilien & Hausverwaltung Maximilian Waldbauer in Nürnberg ihre Unterstützung anbietet. Um für Sie als Immobilienmakler und Hausverwalter beim Vermieten oder Verkaufen tätig zu werden und Sie außerdem beim Verwalten zu unterstützen und/oder zu entlasten. Für ein informatives Gespräch steht man jederzeit gerne zur Verfügung. Sollten Sie sich für Immobilien & Hausverwaltung Maximilian Waldbauer entscheiden, werden Sie merken, wer sich um Ihre Immobilie bemüht. Gleichzeitig müssen Sie auch nicht feststellen, dass viele Privatinteressenten doch nur "Sehleute" sind. Deshalb sollten Sie ein unverbindliches Gespräch mit "Ihrem Makler" führen. Er ist nicht Ihr Gegner, sondern ein erfahrener Fachmann mit über 25-jähriger Berufserfahrung.

Sind Sie gerade auf der Suche nach einem Makler, der sich wirklich intensiv um Ihre Immobilie bemüht, sollten Sie sich unbedingt die Telefonnummer 0911/468022 vormerken.

Wenn Sie an einer Vermittlungstätigkeit durch Immobilien & Hausverwaltung Waldbauer interessiert sind, wird Ihnen folgendes angeboten: . Ihr Objekt weltweit im Internet anzubieten.

. Bei Vermietung keine Provision für den Eigentümer. . Keine vertragliche Bindung.

. Privatvermietung oder Verkauf jederzeit möglich.

2006 mittlerweile ein Haus mit Tradition Treffpunkt für über 400 Mitglieder

Hermann Pastor



Ein Segelverein lebt nicht nur von den gemeinschaftlichen sportlichen Aktivitäten seiner Mitglieder, sondern ganz wesentlich auch vom

gesellschaftlichen und geselligen Zusammenwirken derselben. Hierzu ist es folgerichtig notwendig einen Ort zu besitzen, der ein Miteinander nicht nur ermöglicht sondern in anregender Weise fördert. Dies haben unsere Altvorderen schon vor über 30 Jahren erkannt und haben daher mit viel Weitblick, Sachverstand und Engagement, ein Clubhaus geschaffen das allen Belangen gerecht wird. Der Standort ist vorzüglich gewählt, die Räumlichkeiten sind genial gegliedert, das Ambiente ist stilgerecht gestaltet.

- So ermöglicht es uns diese Anlage, jederzeit einen spontanen Ausflug aufs Wasser zu unternehmen, ohne lange Vorbereitungen, gerade nach der Winterpause, wenn der Segelentzug das Gemüt verdüstert.
- So sind wir in der Lage, die Faszination des Segelns auch den zahlreichen Passanten auf den Uferwegen zu vermitteln und so deren Neugier zu wecken.
- So können wir, einem interessierten Publikum auf kurzem Weg durch theoretische und praktische Segelausbildung den Einstieg zum Segeln bereiten.
- So dient diese Anlage den Regattaseglern für ihre terminlichen und taktischen Planungen.
- So haben Stegsegler die Möglichkeit in romantischer Umgebung den Nachmit-

tag auf der Terrasse in der Sonne zu verträumen, und vergangene Segelabenteuer in Gedanken wieder aufleben zu lassen.

- So genießen wir mehrmals im Jahr großartige Feuerwerke in exklusiver Lage.
- So mögen hier die aktiven und die passiven Segler trefflich ihre Segelerlebnisse bereden, kleine Missgeschicke beschönigen, gelungene Aktionen zu wahren Heldentaten ausbauen und überhaupt jede Menge Seemannsgarn spinnen.

So mag sich wohl auch im Laufe der Zeit unter der Vielzahl der Geschichten so mancher Balken gebogen, und sich somit so manche Ritzen aufgetan haben, durch die es bei Nordwestwind schon einmal spürbar zieht. Dabei hat wohl auch so manch andere entstandene bauliche Unzulänglichkeit Sorgenfalten bei den Vorstandsherren verursacht.

Zu Zeiten der Finanzierung unseres Stützpunktes in Ramsberg waren die Gelder für Instandhaltungen am Dutzendteich eben knapp. So wird jetzt, nachdem unser zweites Clubhaus finanziell aus dem Gröbsten heraus ist, unser Stammhaus in den Genuss einer verstärkten Pflege und einer teilweisen Erneuerung kommen. Dringend müssen die Verglasungen auf der Uferseite ausgetauscht werden. Die Scheiben aus dem Jahr 1977 beginnen sich einzutrüben und beeinträchtigen unseren wunderbaren Ausblick. Darüber hinaus bilden die alten Scheiben auch eine Schwachstelle in der Wärmedämmung.

Im Weiteren soll angesichts steigender Energiepreise versucht werden, durch eine bereits eingebaute, nutzungsorientierte Temperaturregelung, die Heizkosten zu senken.

Für absehbare Dach- und Außenrenovierungen sowie für Maßnahmen zur Verbesserung des Erscheinungsbildes sollen Rücklagen geschaffen werden.

Vorschläge und Anregungen zur Verschönerung unseres Clubhauses und Clubgeländes werden gerne entgegengenommen und wohlwollend geprüft.

www.selig-wohnbedarf.de e-mail: selig-wohnbedarf@t-online.de

planen und einrichten

Selig's
wohnbedarf

rennweg 46
90489 nürnberg
tel: 0911 - 55 26 08

di - fr: 10 - 18 uhr
sa 10 - 15 uhr
mo geschlossen



Montagstraining in der Oedenberger Sporthalle

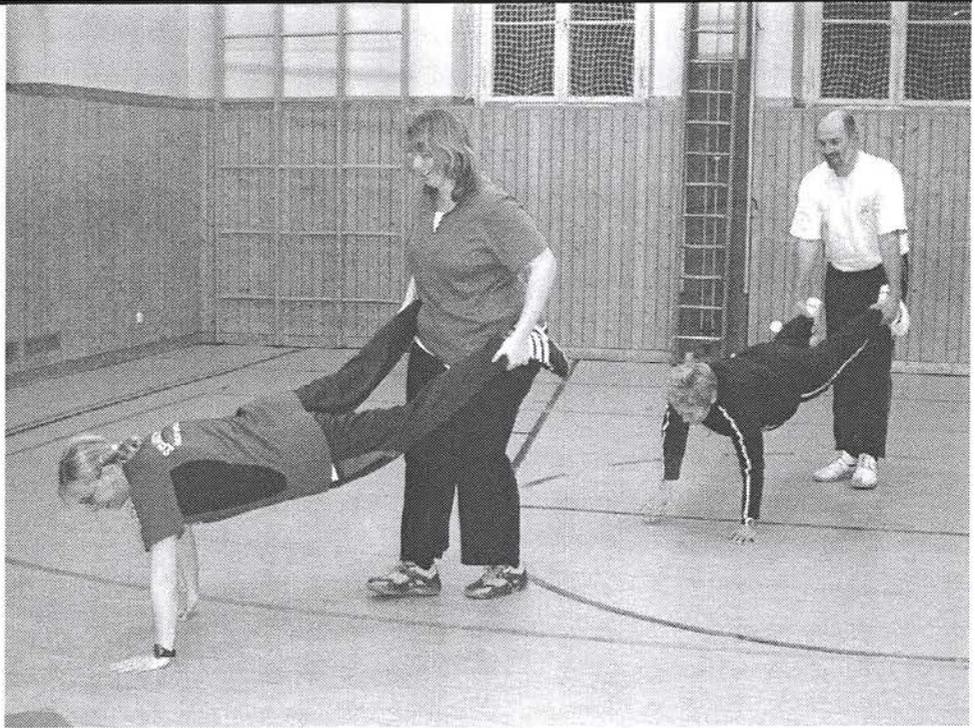
Was tun im Winter, wenn die Boote hoch und trocken stehen? Auf diese Frage hat der YCN eine passende Antwort, die in der Wintersaison durch professionelle Unterstützung das Einrosten verhindert.

In der Turnhalle der Oedenberger Schule, hält der Yacht-Club Noris e.V. sein winterliches Konditionstraining ab. Man trifft sich den ganzen Winter über jeweils Montags um 19:00 Uhr.

Der YCN muss für die seit Jahren im Winter genutzte Sporthalle des Oedenberger Schulhauses einen Beitrag an die Stadt zahlen, der jedoch auf die Teilnehmer umgelegt wird. Der Wintersaisonbeitrag (Erwachsene 10,- €, Jugendliche frei) wird von den Teilnehmern gerne bezahlt.

Dafür bekommt man ja auch etwas. Hintergrund ist, dass unser Mitglied Elke Satzinger-Weeting, eine ausgebildete Physiotherapeutin, die Trainingsleitung übernommen hat. So kommt zu dem Spaß – es wird viel gelacht – ein wirklich nützlicher Trainingseffekt dazu.

Zum Aufwärmen läuft man in verschiedenen Schrittartern – vorwärts, rückwärts, seitwärts – durch die Turnhalle. Dann fol-



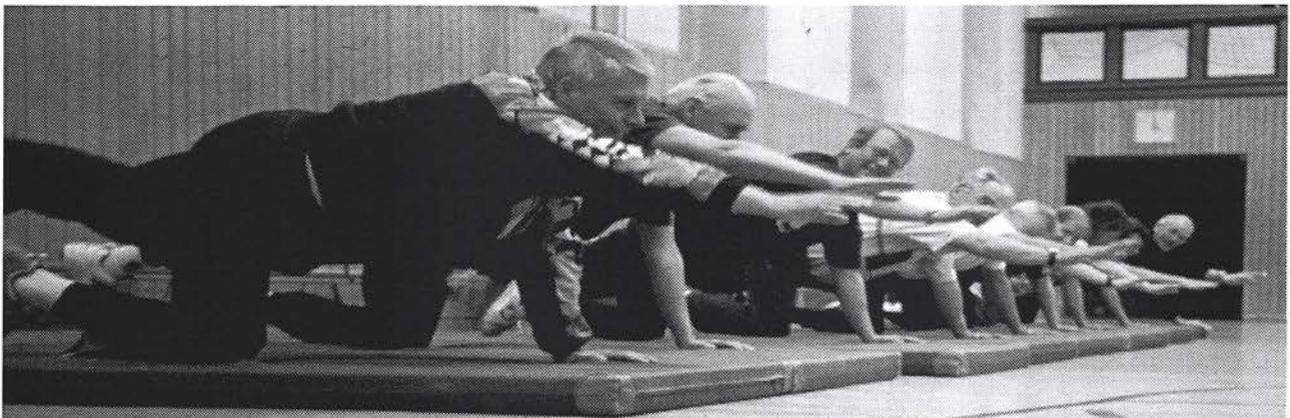
gen die Übungen, die von Stunde zu Stunde gut aufeinander abgestimmt sind. Oft muss auch mal durch anschieben nachgeholfen werden.

Das Angebot ist für alle Altersklassen und Konditionsstadien attraktiv. Wer einzelne Übungen nicht bis zum Ende mitmachen will, braucht dies auch nicht. Auch ich zähle schon mal langsamer bei den Übungswiederholungen. Dabei bin ich froh, dass es mit meiner Kondition im Laufe der Wintersaison aufwärts geht.

Bis Ende März kämpft der harte Kern der Aktiven in der Halle und dann geht es wieder ab auf's Wasser.

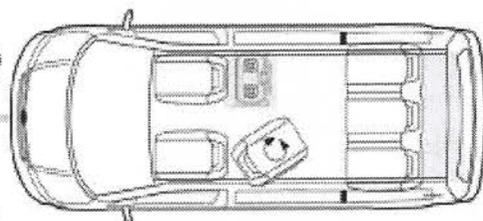
Danke Elke für die gute Arbeit.

Ernst Hegerfeld



a+r

Reisemobile



Gewerbefahrzeuge Individualfahrzeuge



MULTIVAN / SD Multifun Factor Der VW T5 Multivan mit Aufstell-Schlafdach

Reisemobile Freizeitmobile Expositionsfahrzeuge Gewerbefahrzeuge Individualfahrzeuge

Service und Reparaturen an allen Reisemobilen
Montage von:

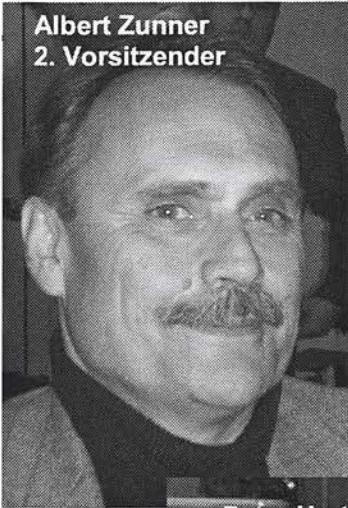
- Klimaanlage
- Heck- und Motorradträgern
- Satellitenanlagen
- Navigationssystemen
- Alarmanlagen
- Solaranlagen
- Rückfahr Kameras

Alles rund ums
Reisemobil

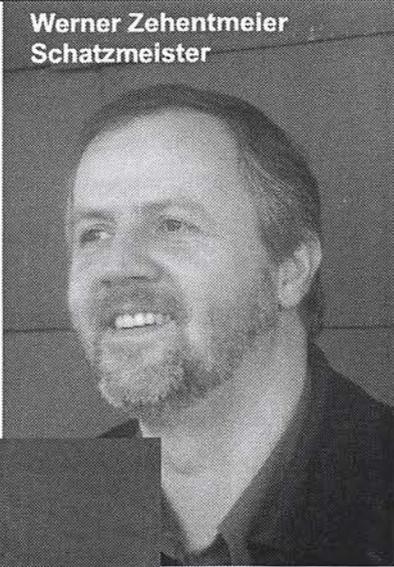
a+r

A+R GmbH Gießenerstr. 32 90427 Nürnberg Tel. 0911/305050 Fax 0911/305893
a-r.gmbh@t-online.de www.sewalt.de www.a-u-r-freizeitmobile.de

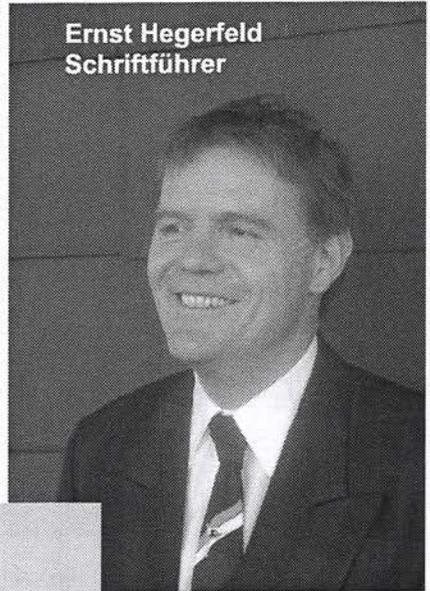
Der Vorstand des YCNs



Albert Zunner
2. Vorsitzender



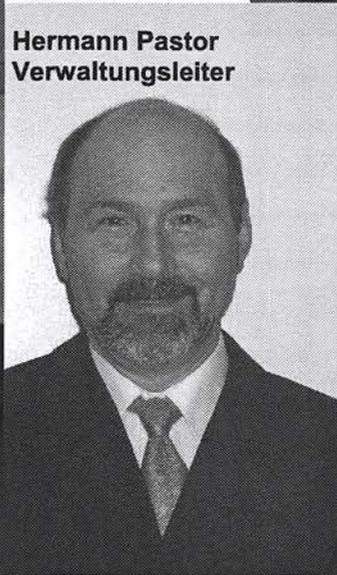
Werner Zehentmeier
Schatzmeister



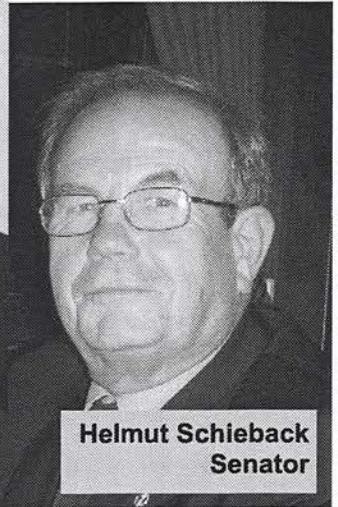
Ernst Hegerfeld
Schriftführer



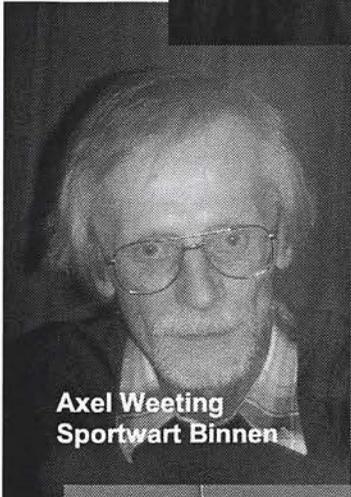
Peter Hertlein
Präsident



Hermann Pastor
Verwaltungsleiter



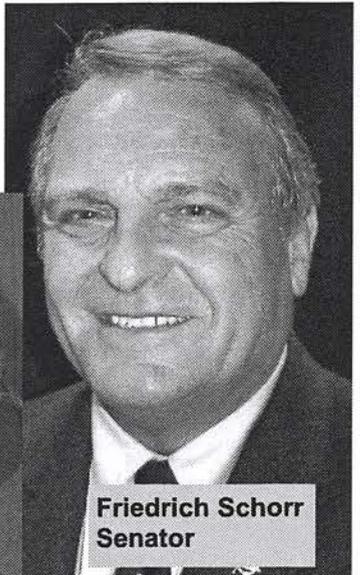
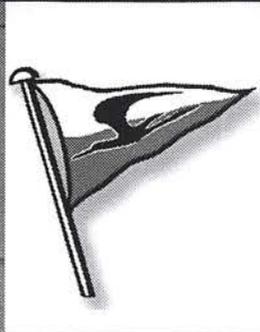
Helmut Schieback
Senator



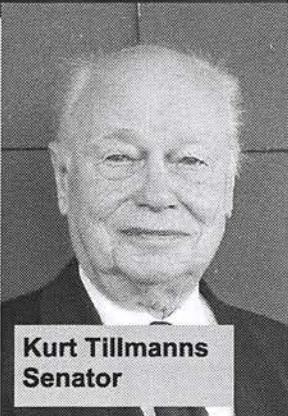
Axel Weeting
Sportwart Binnen



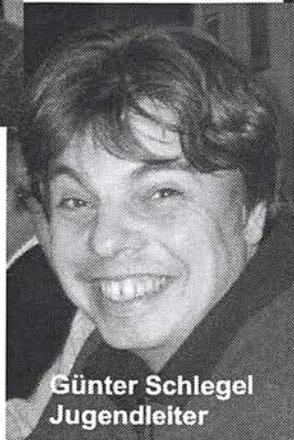
Lutz Böhm
Sportwart See



Friedrich Schorr
Senator



Kurt Tillmanns
Senator



Günter Schlegel
Jugendleiter

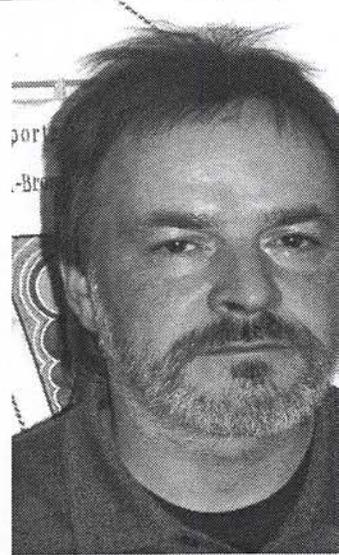
Die Abteilungen des Yacht-Club Noris e.V. Nürnberg



Peter Wolff, Ausbildung

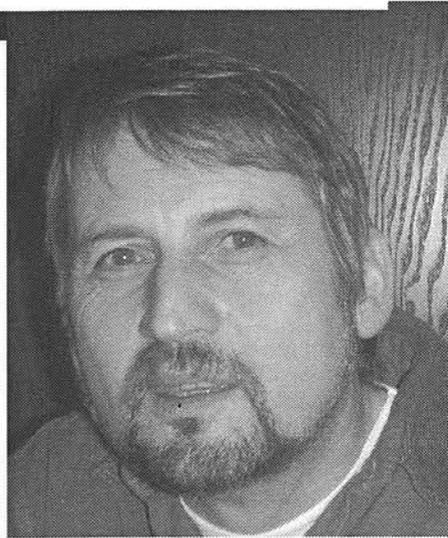
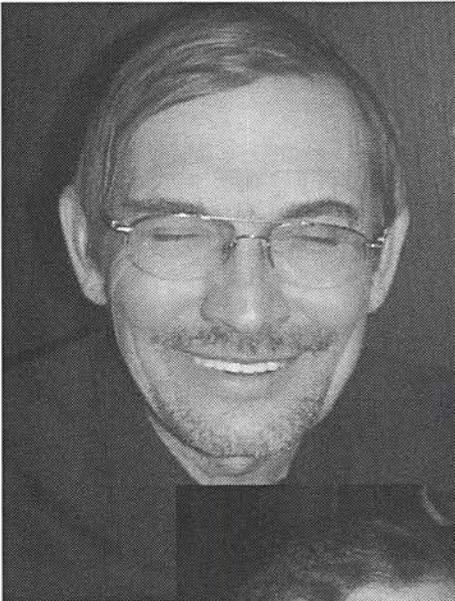


**Robert Königer
Ausbildung Seefunk**



**Dr. Jürgen Beie
EDV**

**Hanne + Gerhard Fiedler
Jüngsten-Segeln**



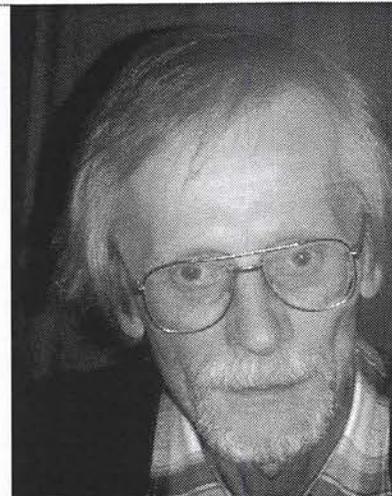
**Norbert Woop
Jüngsten-Segeln**



**Rüdiger Ramke
Recht**



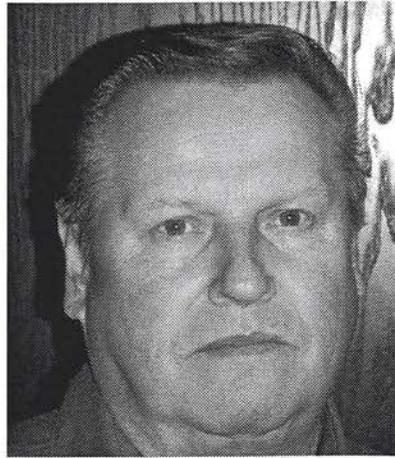
**Jörg Schmidt
Clubbootwart**



Margot + Axel Weeting,



und Reiner Schmalzl



Heinz Weise
Bewirtung



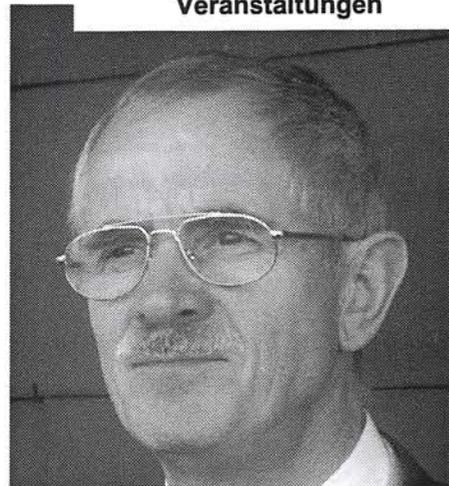
Tina Schramm
Veranstaltungen



Ruth Dietrich
Bewirtung



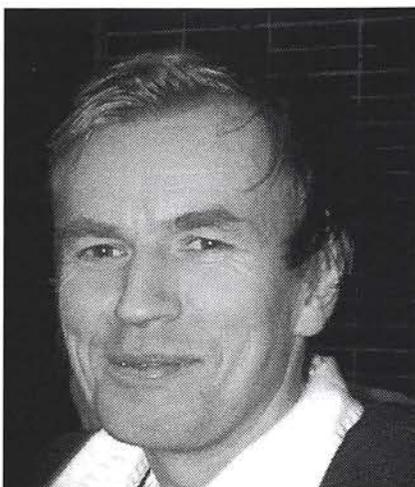
Jürgen Mahler
Presse



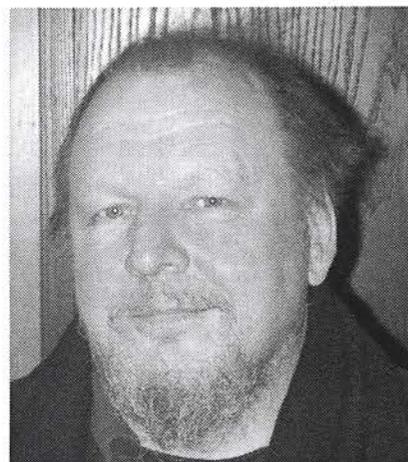
Dr. Heinrich Roddewig
YCN-Mitteilungen +
Veranstaltungen



senobleute Conger



Torsten Schieback
Klassenobmann Korsar



Hartmut Kuhnke
Hafen + Technik

E-Mail-Adressen des YACHT-CLUBS

Kontakt

E-Mail

Allgemeine Kontaktadresse	mail@ycn.de oder info@ycn.de
Präsident	praesident@ycn.de
Schatzmeister	schatzmeister@ycn.de
Schriftführer	schriftfuehrer@ycn.de
YCN-Vorstand	vorstand@ycn.de
Verwaltungsleiter	verwaltung@ycn.de
EDV	edv@ycn.de
Jugendabteilung	jugend@ycn.de
Jugendsprecher	jugendsprecher@ycn.de
See-Segeln	see-segeln@ycn.de
Binnen-Segeln	binnen-segeln@ycn.de
Ausbildung allgemein	ausbildung@ycn.de
Ausbildung Seefunk	mayday@ycn.de
Korsar	korsar@ycn.de
Conger	conger@ycn.de
Optimist	opti@ycn.de
Presse	presse@ycn.de
Segelyacht Lone Star	LoneStar@ycn.de
Webmaster	webmaster@ycn.de
Mitteilungen	mitteilungen@ycn.de
Clubboot "ALBERT" ordern	clubboote@ycn.de

Vorstand und Abteilungen des YCN

Amt	Name	Telefon	Fax
Präsident	Peter Hertlein	0911 / 7909 287	7909 287
2. Vorsitzender	Albert Zunner	0911 / 260 869	284 248
Schatzmeister	Werner Zehentmeier	0911 / 5971 095	5971 099
Schriftführer	Ernst Hegerfeld	0911 / 5482 945	2777-288
Jugendleiter	Günter Schlegel		
Sportwart Binnen	Axel Weeting	09147 / 469	9459 940
Sportwart See	Lutz Böhmer	0911 / 406 522	9400 926
Verwaltungsleiter	Hermann Pastor	09131/35 686	
Senatoren	Friedrich Schorr	09128 / 3 263	723 250
	Kurt Tillmanns	0911 / 692 187	
	Helmut Schieback	09128 / 8 525	727 255

Abteilung	Name	Telefon	Fax
Ausbildung Allgemein	Peter Wolff	0911 / 720 306	729 000
Ausbildung Seefunk	Robert Königer	0911 / 636 849	6329 345
Presse	Jürgen Mahler	0911 / 352 880	352 874
Bewirtung	Ruth Dietrich	0911 / 636 977	6328 221
	Heinz Weise	0911 / 315 968	
EDV	Reiner Schmalzl	0911 / 414 455	
	Dr. Jürgen Beie	0911 / 396 628	
Hafen + Technik	Hartmut Kuhnke	0911 / 5299 849	
Bootwart für "Albert"	Jörg Schmidt	0911 / 403 259 0171 / 9552 606	
Jüngsten-Segeln (Optimist)	Norbert Woop	0911 / 8888 710	880 480
	Hanne, Gerhard Fiedler	09187 / 6203	
Jugendsprecher	Rolf Thoma	09174 / 9719 738	
Mitteilungen	Dr. Heinrich Roddewig	0911 / 8888 566	8178 816
Veranstaltungen	Dr. Heinrich Roddewig	0911 / 8888 566	8178 816
	Tina Schramm	0911 / 343 070	
Recht	Rüdiger Ramke	0911 / 6003 961	2373 818
Klassenobleute Conger	Margot, Axel Weeting	09147 / 469	9459 940
Klassenobmann Korsar	Torsten Schieback	09128 / 13 051	

YACHT-CLUB Noris Nürnberg e.V.

Geschäftsstelle:

YCN, Peter Hertlein,

Bohnenstr. 33,

90765 Fürth,

Telefon/ Fax 0911 7909287

verantwortlich i.S.d.P.

Regattazentrum am Brombachsee:
Am Segelhafen 6, 91785 Ramsberg

Clubhaus Nürnberg-Dutzendteich:
Bayernstr. 134, 90478 Nürnberg,
Telefon 0911 403130

Postbank Nürnberg
(BLZ 760 100 85)
Konto 30 206 850

Regelmäßige Termine			
Wochentag		Uhrzeit	Veranstaltung
Jeden Sonntag		14:30	Kaffeerunde (Infobörse)
Jeden zweiten Dienstag im Monat		19:00	Vorstandssitzung
Jeden zweiten Donnerstag im Monat		19:30	Damenrunde
Jeden Freitag		19:00	Schafkopfrunde
Im Mai			
	Donnerstag 04.05.06	15:00 Uhr	Schnuppersegeln am Dutzendteich
	Freitag 05.05.06	15:00 Uhr	Segelkurs für Jugendliche am Dutzendteich
	Freitag 12.05.06	15:00 Uhr	Segelkurs für Jugendliche am Dutzendteich
	Donnerstag 18.05.06	15:00 Uhr	Schnuppersegeln am Dutzendteich
	Freitag 19.05.06	15:00 Uhr	Segelkurs für Jugendliche am Dutzendteich
	Freitag 19.05.06	19:00 Uhr	Clubabend "Im Reich der Bienen"
	Mittwoch 24.05.06	18:00 Uhr	Mittwochsregatta am Brombachsee (Ausrichter YCN)
	Donnerstag 25.05.06	10:00 Uhr	Jazz-Frühshoppen (Musik ab 11:00 Uhr "Ansbacher Neustadt-Schrammeln")
	Freitag 26.05.06	15:00 Uhr	Segelkurs für Jugendliche am Dutzendteich
Im Juni			
	- 06. Juni bis 17. Juni bayerische Pfingstferien		
	- Fußball Weltmeisterschaft in Nürnberg 11. + 15. + 18. + 22. + 25.		
	Donnerstag 01.06.06	15:00 Uhr	Schnuppersegeln am Dutzendteich
	Freitag 02.06.06	15:00 Uhr	Segelkurs für Jugendliche am Dutzendteich
	Mittwoch 21.06.06	18:00 Uhr	Mittwochsregatta am Brombachsee (Ausrichter YCN)
	Freitag 23.06.06	15:00 Uhr	Segelkurs für Jugendliche am Dutzendteich
	Donnerstag 22.06.06	15:00 Uhr	Schnuppersegeln am Dutzendteich
	Samstag 24.06.06	09:00 Uhr	Großer Preis der Sparkasse Nürnberg Conger Ranglistenregatta am Brombachsee
	Montag 26.06.06	09:00 Uhr	
	Freitag 30.06.06	15:00 Uhr	Segelkurs für Jugendliche am Dutzendteich
Im Juli			
	Freitag 07.07.06	15:00 Uhr	Segelkurs für Jugendliche am Dutzendteich
	Freitag 14.07.06	15:00 Uhr	Segelkurs für Jugendliche am Dutzendteich
	Samstag 15.07.06	16:00 Uhr	Sommerfest mit Grill + Wassersport am Dutzendteich
	Mittwoch 19.07.06	18:00 Uhr	Mittwochsregatta am Brombachsee (Ausrichter YCN)
	Freitag 21.07.06	17:00 Uhr	Clubsegeln mit Clubabend am Dutzendteich
	Freitag 21.07.06	15:00 Uhr	Segelkurs für Jugendliche am Dutzendteich
	Freitag 28.07.06	15:00 Uhr	Segelkurs für Jugendliche am Dutzendteich
Im August			
	- 31. Juli bis 11. September bayerische Sommerferien		
	31.07.2006 bis 11.08.2006	09:00 Uhr bis 16:30 Uhr	Ferienbetreuung mit Segeln am Dutzendteich (Veranstaltung über das Jugendamt Nürnberg zu buchen)
	Freitag 18.08.06	17:00 Uhr	Clubsegeln mit Clubabend am Dutzendteich
Im September			
	Sonntag 10.09.06	17:00 Uhr	Oktoberfest mit Musik und Feuerwerksansicht am Dutzendteich
	Mittwoch 13.09.06	18:00 Uhr	Mittwochsregatta am Brombachsee (Ausrichter YCN)
	Freitag 15.09.06	15:00 Uhr	Segelkurs für Jugendliche am Dutzendteich
	Samstag 16.09.06	09:00 Uhr	YCN Opti-Team-Wettfahrten B/C am Brombachsee
	Sonntag 17.09.06	09:00 Uhr	YCN Opti-Team-Wettfahrten B/C am Brombachsee
	Freitag 22.09.06	15:00 Uhr	Segelkurs für Jugendliche am Dutzendteich
	Samstag 23.09.06	09:00 Uhr	YCN Trichterregatta Korsar Rangliste am Brombachsee
	Sonntag 24.09.06	09:00 Uhr	YCN Trichterregatta Korsar Rangliste am Brombachsee
	Samstag 23.09.06	09:00 Uhr	YCN Zwetschgenmännlaregatta Opti A+B am Dutzendteich
	Sonntag 24.09.06	09:00 Uhr	YCN Zwetschgenmännlaregatta Opti A+B am Dutzendteich
	Freitag 29.09.06	15:00 Uhr	Segelkurs für Jugendliche am Dutzendteich
	Samstag 30.09.06	09:00 Uhr	Conger Trichterregatta
Im Oktober			
	Sonntag 01.10.06	09:00 Uhr	Conger Trichterregatta
	Freitag 06.10.06	15:00 Uhr	Segelkurs für Jugendliche am Dutzendteich
	Freitag 13.10.06	15:00 Uhr	Segelkurs für Jugendliche am Dutzendteich
	Samstag 14.10.06	09:00 Uhr	YCN Trichterregatta Europe Rangliste am Brombachsee
	Sonntag 15.10.06	09:00 Uhr	YCN Trichterregatta Europe Rangliste am Brombachsee
	Freitag 20.10.06	15:00 Uhr	Segelkurs für Jugendliche am Dutzendteich
	Freitag 20.10.06	19:00 Uhr	Clubabend am Dutzendteich
	Samstag 21.10.06	09:00 Uhr	1. Arbeitsdienst im Herbst am Dutzendteich
	Freitag 27.10.06	15:00 Uhr	Segelkurs für Jugendliche am Dutzendteich
Im November			
	Samstag 04.11.06	18:00 Uhr	Jubiläums-Geburtstagsfeier 45 Jahre des Yacht Club Noris e.V. mit Buffet und Tanz im Kulturtreff Beiweiß
	Freitag 17.11.06	19:00 Uhr	Clubabend am Dutzendteich
Im Dezember			
	Sonntag 10.12.06	16:00 Uhr	Adventsnachmittag, Ehrung der Sportler
	Freitag 15.12.06	19:00 Uhr	Clubabend am Dutzendteich
	Sonntag 31.12.06	19:00 Uhr	Silvesterball, rRisikolos am Dutzendteich

Du bist technisch interessiert? Und willst in einem sympathischen Team einen Beruf mit viel Abwechslung und vielversprechenden Chancen erlernen?

Dann entscheide dich jetzt für eine

Ausbildung

zum Beispiel zum/zur

- Industriekaufmann/-frau
- Fachkraft für Lagerwirtschaft
- Maschinen- und Anlagenführer

Interessiert?

Steffen Hoffmann gibt dir gerne mehr Information.

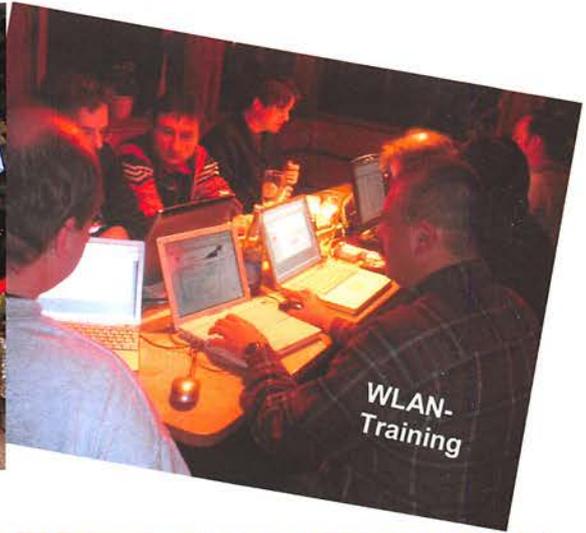
Oder sende gleich deine Bewerbungsunterlagen (letztes Schulzeugnis, Lebenslauf, Lichtbild) bitte an

CITO-SYSTEM GmbH • Haimendorfer Straße 37+46
90571 Schwaig bei Nürnberg/Germany
Phone: +49 911 95885-29 • Fax: +49 911 95885-51
steffen.hoffmann@cito.de • www.cito.de

Aus dem Leben im Yacht-Club !



YCN-Kegler



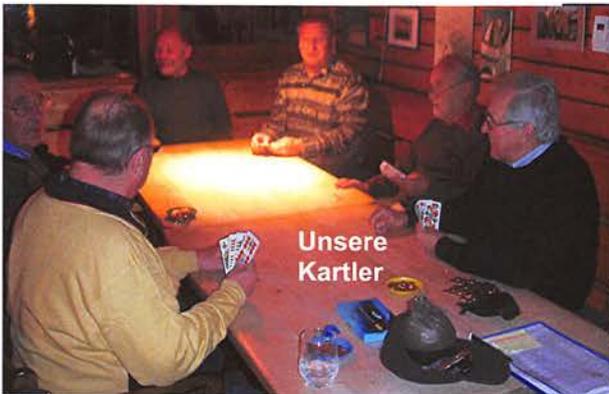
WLAN-
Training



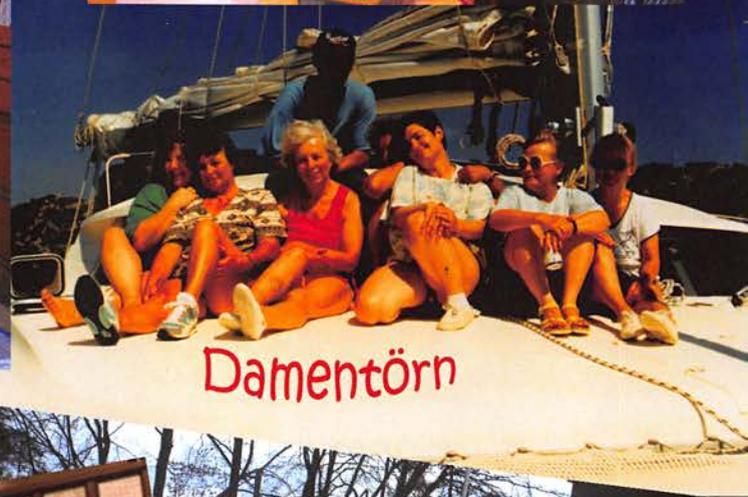
Die Haus- und Küchencrew



Sprechfunk-Training



Unsere
Kartler



Damentörn



Gymnastikgruppe



Arbeit auf dem Clubgelände