

Auf dem Weg zum Erfolg



Die Henze 31 „Ballerina II“ von Berend Beilken und Swantje Jacobsen

Foto: Hinrich Franck

In dieser Ausgabe

Die ersten sechs Monate	Seite 2
Vorstand 2009	Seite 4
Geburtstagsgrüße	Seite 7
Neuaufnahmen	Seite 7
Todesanzeigen Gerd Grühser und Horst Pape	Seite 8
Für unseren Segelsport aktiv	Seite 9
Glückstadt-Wettfahrten	Seite 11
SCU-Regatta	Seite 13
Nordseewoche	Seite 13
Saisonaufakt der Optikinder	Seite 16
Borgwedel-Ausfahrt	Seite 18
Sommerfest am Alsterufer	Seite 19
Optimistenregatta	Seite 19
Optimale	Seite 19
Otterndorf in Borsfleth	Seite 21
Praxisbericht SSS	Seite 23
Mit den Folkebooten nach Helgoland	Seite 26
Rettung aus einem Albtraum	Seite 28
Elbeausfahrt	Seite 29
Törngedicht	Seite 29
Kein Bock auf Verein?	Seite 30
Tod vor der Oste	Seite 32
Sieben Wochen Starkwind	Seite 34
Modellyacht gegen Opti?	Seite 40
Offene Clubabende im Winterhalbjahr	Seite 41
Dies und das	Seite 42
Aus dem DSV	Seite 43
HOK	Seite 43
Das besondere Buch	Seite 44
Bücher für an Bord und zu Hause	Seite 46
Zu guter Letzt	Seite 48

*Nichts überdauert ohne Institutionen,
doch nichts ist möglich ohne Menschen.
Walter Leisler Kiep, dt. Politiker*

Resümee und Ausblick

Die ersten sechs Monate

Da stellt sich einer hin und erklärt sich bereit, sich zum Vorsitzenden der SVAOe wählen zu lassen. Das ist, wenn auch eine mutige Entscheidung, so doch kein ungewöhnlicher Vorgang, schließlich hat die SVAOe in ihrer 104-jährigen Geschichte schon 12 Vorsitzende gehabt, die ihr über längere oder kürzere Zeiträume dienten. So brachten es die drei „längsten“ zusammen auf 70 Jahre, davon einer allein 26 Jahre. Vier hielten nur ein Jahr lang durch. Der Durchschnitt liegt bei 8,7 Jahren. Marcus Boehlich, der jetzt ausgeschiedene, lag also mit 11 Jahren über dem Durchschnitt. Sein Wunsch, nicht wieder anzutreten, musste respektiert werden. Marcus hat einen guten Job gemacht. Ihm gelten unser Dank und unsere Anerkennung für das Geleistete.



Sein Nachfolger heißt seit Ende Februar Andreas Völker. Mutig scheint sein Entschluss, sich zur Wahl zu stellen, in Anbetracht seines Alters im ersten Augenblick schon. Vielleicht werden einige fragen, ob er vielleicht nicht schon zu alt sei. In Anbetracht der gestiegenen und möglicherweise noch steigenden durchschnittlichen Lebenserwartung und der Anhebung des Renteneintrittsalters kann man die Frage wohl guten Gewissens verneinen. Aber schon immer, gerade in Zeiten deutlich geringerer Lebenserwartung, haben viele ältere

Menschen bedeutende Leistungen erbracht. Sie kennen keine? Lassen sie mich ihre Erinnerung etwas auffrischen:

Man muss hierzu nicht bis zu Abraham in die Zeiten des Alten Testaments zurückschauen. Englands Kriegspremier Winston Churchill wurde 1951 mit 76 Jahren noch einmal für vier Jahre zum britischen Premier gewählt. Und auch Konrad Adenauer hatte seine Jugend längst hinter sich, als er mit 73 erster Kanzler der jungen Bundesrepublik wurde. Otto von Bismarck hätte auch gern ein paar Jahre weitergearbeitet, wenn ihn sei Chef Willi zwo nicht schon mit 75 rausgeworfen hätte.

Genug der Beispiele zwischen Urvater Abraham und Albert Schweitzer. Unzählige waren noch im hohen Alter aktiv tätig, als Politiker, als Ärzte, als Autoren. Da sollte man sich über einen 63-jährigen, noch bis vor kurzem als geschäftsführender Gesellschafter eines angesehenen Unternehmens

voll im Berufsleben stehenden aktiven und vielseitig interessierten Menschen keine Gedanken machen. Im Zuge des demografischen Wandels zur alternden Gesellschaft, gerade auch der segelnden, schon gar nicht. Er ist noch jung genug, Verantwortung zu übernehmen, neue Gedanken einzubringen und das Vereinsschiff sicher zu führen.

In der Politik wird nach 100 Tagen ein erstes Resümee gezogen. Andreas Völker, und das können wir nach dem ersten halben Jahr sagen, ist sein Amt nicht abwartend und zögernd, sondern frisch und offensiv angegangen. So ist nach einem turbulenten Frühjahr sein Bekanntheitsgrad innerhalb und außerhalb der Vereinigung schon groß. Wir sind froh, dass seine Frau Katharina mit im Boot sitzt und die Aufgabe als aufgeschlossene und liebenswürdige „First Lady“ mit trägt. Den Sympathieträgern wird von allen Seiten Hilfe, Mitarbeit und Freundschaft zuteil. Und im Segelsport ist

Und womit machen Sie einem Naturfreund eine größere Freude, als wenn Sie ein Spitzen-Fernglas verschenken: »Das-immer-dabei-Fernglas«!

Gewicht nur 225 Gramm, Sehfeld auf 1000 Meter 118 Meter, Nahbereich 2,6 Meter. Damit erscheint auch weit entferntes, zum greifen nah. Einfach eine brillante Optik.

Das ZEISS Victory Compact 8x20 B T

Z.Zt. bieten wir Ihnen dieses Spitzenprodukt zu einem Sonderpreis von 399,- Euro an. Nicht immer nur die großen Ferngläser sind wichtig auf Reisen, im Theater und in der Natur ist das Taschenglas ein wichtiger Begleiter. Und ein ideales Geschenk für die Frau des Kapitäns! Z.B. bei Landausflügen! Langen Sie doch einmal in den Büddel und spendieren Sie Ihrem wichtigsten Mann an Bord (ihre Frau) doch so ein schönes Produkt. Aber wir verkaufen nicht nur hochwertige Optik, wir reparieren auch Ferngläser, Kameras und Projektoren. Auch die neueste Digital-Technik finden Sie bei uns, lassen Sie sich von dem Foto-Wannack-Team beraten! (CANON-NIKON-PANASONIC-OLYMPUS) Und wenn Sie uns nicht in unserem Geschäft in der Neanderstr. (in der Töpferstiftung, zwischen Musikhalle und Michel) besuchen können, besuchen Sie uns doch einfach im Internet unter www.foro-wannack.de



WALTER WANNACK

FOTO - FERNGLÄSER - DIGITAL - VIDEO

Montag bis Freitag von 9.00 bis 18.00 Uhr

Neanderstraße 27 · 20459 Hamburg · Telefon 040/34 01 82 · Fax 040/35 31 06 · www.foto-wannack.de

Andreas auch kein Einzelfall. Da ist zum Beispiel der gerade in den Ruhestand getretene langjährige Chef der „boot“ Düsseldorf Abdul Rahman Adib nach Eintritt in den Ruhestand zum Vorsitzenden des gerade 100 Jahre alt gewordenen angesehenen Düsseldorfer Yacht-Clubs gewählt worden! Und Adib, wie seine vielen Freunde den sympathischen Libanesen nennen, ist immerhin zwei Jahre älter als unser Andreas.

Wir müssen uns also kaum Gedanken machen – allenfalls über die für ein derartiges Amt künftig infrage kommenden jüngeren Jahrgänge. Wir haben so viele tüchtige Mitglieder zwischen 30 und 50. Viele von ihnen sind in den Ausschüssen der Vereinigung tätig und erscheinen absolut geeignet.

Diejenigen, die jünger sind als Andreas Völker und sich vielleicht gefragt haben, ob er nicht schon ein bisschen alt für das Amt sei, konnten sich auf vielen Vereins-, Verbands- und Hafenveranstaltungen inzwischen vom Gegenteil überzeugen.

Einen schönen Spätsommer und Herbst wünscht allen

Jürgen Chr. Schaper
Kommodore

Gesamtvorstand der SVAOe 2009

Kommodore

Jürgen Chr. Schaper, Oevelgönne 10, 22605 Hamburg, Tel. priv. 880 49 66, 0171/371 07 97, schaper@svaoe.de

Vorsitzender

Andreas Völker, Wrangelstr. 29, 20253 Hamburg, Tel. priv. 422 99 85, Fax 422 90 75, 0176/491 804 10, voelker@svaoe.de

2. Vorsitzender

Peter Stamp, Sternmoosweg 2, 22589 Hamburg, Tel. priv. 870 48 59, Tel. gesch. 428 40 2486, Fax 870 48 59, 0173/718 71 79, stamp@svaoe.de

Schatzmeisterin

Monica E. Dennert, Alberichstieg 10, 22559 Hamburg, Tel. priv. 81 25 66, Tel. gesch. 328 101 22, Fax 328 101 993, 0178/240 78 80, dennert@svaoe.de

Regattausschuss

Obmann Jürgen Raddatz, Windmühlenweg 51, 22607 Hamburg, Tel. priv. 640 47 74, 0177/360 11 26, raddatz@svaoe.de

Jugendabteilung

Jugendleiter Sven Becker, Fkw. Norderdeich 138, 21129 Hamburg, Tel. priv. 742 121 41, Fax 742 140 20, 0171/385 70 15, becker@svaoe.de

Ausschuss für Navigation und Fahrtensegeln

Obm. Götz-Anders Nietsch, Sülld. Heideweg 4, 22589 Hamburg, Tel. priv. 87 51 36, 0160/909 526 16, nietsch@svaoe.de

Modellabteilung

Obmann Michael Müller, Mühlenweg 3 q, 22880 Wedel, Tel. priv. 04103/1895735, Tel. gesch. 839 009 56, 0162/104 94 44, mueller@svaoe.de

Geselligkeitsausschuss

Obfrau Annemarie Stamp, Sternmoosweg 2, 22587 Hamburg, Tel. priv. 870 48 59, Fax 870 48 59, 0173/718 71 79, a.stamp@svaoe.de

Jüngstenabteilung

Obm. Thomas Lyssewski, Kortenland 16 a, 22395 Hamburg, Tel. priv. 6044 9111, Tel. gesch. 226 04 368, Fax 226 04 367, 0172/627 47 82, lyssewski@svaoe.de

Beirat: Jollenabteilung

Obmann Daniel Rüter, Leverkusenstieg 13, 22761 Hamburg, Tel. priv. 6795 9779, Tel. gesch. 3119 1773, Fax 3119 3313, 0176/234 886 03, rueter@svaoe.de

Motorbootgruppe

Obm. Kay Rothenburg, Schenefelder Landstr.82, 22589 Hamburg, Tel. priv. 880 19 59, Tel. gesch. 889 10 80, Fax 889 10 82, k.rothenburg@svaoe.de

		<h1>Seemann</h1> <p>& Söhne</p>	
seit. 1892 Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG		www.seemannsoehne.de	
Blankenese Dormienstr. 9 22587 Hamburg Tel.: 866 06 10	Rissen Ole Kohdrift 4 22559 Hamburg Tel.: 81 40 10	Groß Flottbek Stiller Weg 2 22607 Hamburg Tel.: 82 17 62	Bestattungen aller Art und Bestattungsvorsorge

TOP LICHT

SCHIFFSAUSRÜSTUNG FÜR TRADITIONELLE SCHIFFE

Von Affenfaust bis Zitrone ...
 Über 8000 verschiedene Artikel liefern wir sofort aus unserem Lager. Gern schicken wir Ihnen unseren berühmten "kleinen Braunen": den Katalog, der in keinem Bücherschapp fehlen darf.



Internet-Shop und Katalogbestellung:
www.toplicht.de

Toplicht GmbH
 Friesenweg 4
 D-22763 Hamburg
 Tel: 040-8890 100
 Fax: 040-8890 1011
toplicht@toplicht.de
www.toplicht.de

Albin Express

Obm. Andreas Gustafsson, Hohenzollernring 97, 22763 Hamburg, Tel. priv. 899 35 93, Tel. gesch. 4232 2215, Fax 4232 2212, 0170/527 71 38, gustafsson@svaoe.de

J 24

Obmann Jan Keppler, Mittelweg 16, 20148 Hamburg, Tel. priv. 414 684 15, 0172/408 47 92, keppler@svaoe.de

Obmann für das Clubhaus

René Schneiders, Rothenbaumch. 22, 20148 Hamburg, Tel. priv. 45 84 95, Tel. gesch. 69 666 9999, Fax 69 666 9970, 0173/243 34 87, schneiders@svaoe.de

Obmann für besondere Aufgaben

Marcus Boehlich, Strandweg 72, 22587 Hamburg, Tel. gesch. 8190 8337, Fax 8190 8537, 0175/400 47 06, boehlich@svaoe.de

Archivausschuss

Obmann Volker Burrlein, Wandsb. Schützenhof 70, 22047 Hamburg, Tel. priv. 693 17 09, Fax 693 02 55, 0172/979 68 67, burrlein@svaoe.de

SVAOe-Nachrichten Redakteur

Jürgen Chr. Schaper, Oevelgönne 10, 22605 Hamburg, Tel. priv. 880 49 66, 0171/371 07 97, schaper@svaoe.de

**Obleute für
Yachthafenangelegenheiten
Wedel**

Michael Albrecht, Kremper Str. 2, 20251 Hamburg, Tel. priv. 420 78 72, 0175/915 34 55, albrecht@svaoe.de

Alsterufer

Volker Burrlein, Wandsb. Schützenhof 70, 22047

Hamburg, Tel. priv. 693 17 09, 0172/979 68 67, burrlein@svaoe.de

Eckernförde

Jan-Michael Otto, Dorfstr. 48, 24340 Kochendorf, Tel. priv. 04351/458 41, Fax 04351/88 32 53, 0170/207 27 66, otto@svaoe.de

Geschäftsführerin

Maren Mueller-Haagen, Iserbrooker Weg 82, 22589 Hamburg, Tel. priv. 87 71 69, Tel. gesch. 881 14 40, 0172/402 94 98, buero@svaoe.de

Ältestenrat:

Sabine Diercks, Dachsberg 13 a, 22459 Hamburg, Tel. priv. 550 42 64, 0171/193 99 06

Jürgen Kluth, Rosenhagenstr. 8, 22607 Hamburg, Tel. priv. 89 22 23

Kersten Lembcke, Trischenstr. 11, 22880 Wedel, Tel. priv. 04103/129 603, 0160/982 486 63, k.lembcke@svaoe.de

Peter Mendt, Hafenstr. 17 A, 22880 Wedel, Tel. priv. 04103/848 86, Fax 04103/848 86, pmendt@aol.com

Rolf Pasternak, Fruteweg 29 a, 22559 Hamburg, Tel. priv. 81 16 57, 0160/800 87 38, rolf.pasternak@t-online.de

Jörg Schildt, Holstenstr. 26 a, 25469 Halstenbek, Tel. priv. 04101/40 17 91

Peter Zösch, Schulauer Str. 67 a, 22880 Wedel, Tel. priv. 04103/23 73, Fax 04103/904599, peter@abecomm.de

Rechnungsrüfer

1.: Michael Hampe, Am Tannenberg 19, 21218 Seevetal, Tel. priv. 04105/635092, Tel. gesch. 04105/675721, Fax 04105/635094, m.hampe@hampe-architekten.de

2.: Klaus Buchheit, Schwenckestr. 4, 20257 Hamburg, Tel. priv. 491 12 04, 0172/542 09 99, kl-buchheit@t-online.de,

Herzliche Glückwünsche!

Herzliche Wünsche für das neue Lebensjahr gehen in dieser Ausgabe an diejenigen, die im Herbst Geburtstag haben. Besondere Grüße gehen an die „Runden“ oder „fast Runden“ von Alt und Jung.

September

04.09.	Anke Dennert	50 Jahre
05.09.	Dr. Gerd Lau	65 Jahre
07.09.	Peter Jaacks	70 Jahre
09.09.	Martin Merlitz	50 Jahre
14.09.	Lara Louwien	40 Jahre
19.09.	Carsten Gerhard Reuter	40 Jahre
20.09.	Karsten S. Möller	70 Jahre
25.09.	Dr. Henning zur Nieden	50 Jahre
29.09.	Dr. Martin Kiesewetter	65 Jahre

Oktober

02.10.	Heinz Asmus	80 Jahre
02.10.	Rolf Bunkus	75 Jahre
04.10.	Hans Burmeister	70 Jahre
06.10.	Roland Gnass	70 Jahre
06.10.	Hendrik Preuß	20 Jahre
08.10.	Hanno Philippi	75 Jahre

12.10.	Kirsten Meissner-Neelmeier	55 Jahre
16.10.	Norbert Berg	70 Jahre
16.10.	Hans Kramer	75 Jahre
17.10.	Hans-Georg Körling	50 Jahre
22.10.	Carl-Jörn Endrulat	75 Jahre
23.10.	Oliver Schuppert	40 Jahre
25.10.	Marianne Schädlich	70 Jahre



BAUM & KÖNIG HAMBURG
The Classic-Yacht Broker

Klassische Yachten & traditionelle Schiffe.
Kompetente Beratung.
Über 22 Jahre Erfahrung.
Weltweit.

www.classic-yachts.de

Bremer Reihe 24 | 20099 Hamburg | Tel. +49.(0)40.36 67 02 | baum+koenig@classic-yachts.de

Erst jetzt erfuhren wir durch seine Ehefrau Regina,
dass unser langjähriges Mitglied

Horst Pape

Mitglied der SVAOe seit 1972

Träger der Silbernen Ehrennadel der SVAOe
Eigner der Motoryacht Bützfleth 48 „Dollart“
bereits am 3. Mai 2008 im Alter von 73 Jahren
an Bord seines Schiffes verstorben ist.

Mit den Angehörigen betrauern wir den Verlust

Mitglieder, Vorstand und Ältestenrat der
Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne

Am 20 Mai 2009 verstarb durch einen Unfall
vier Tage vor Vollendung des 66. Lebensjahres
unser langjähriges Mitglied

Gerd Grühser

Mitglied der SVAOe seit 1982

Träger der Silbernen Ehrennadel der SVAOe
Eigner der Segelyacht Noray 38 „High Noon“

Den Angehörigen gilt unser Mitgefühl

Mitglieder, Vorstand und Ältestenrat der
Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne

Für unseren Segelsport aktiv

SVAOeer in Verbänden und Vereinen

Zahlreiche Änderungen veranlassen uns mal wieder, die Namen der engagierten Mitglieder zu veröffentlichen, die außerhalb der SVAOe für ihre Segelkameraden ehrenamtlich tätig sind und in Verbänden und anderen Vereinen, Gremien und Institutionen mit daran arbeiten, dass andere unbeschwert schippern können (Stand: Frühjahr 2009). Wir sind ziemlich sicher, dass wir mit dieser Anzahl in Hamburg an der Spitze liegen. Dies ist auch ein kleiner Dank an alle. Bei Änderungen, Ergänzungen oder Aufgabe des Amtes bitten wir um einen Hinweis. Die vielen „Aküs“ (Abkürzungen) werden unten erläutert.

Eduard von Allwörden

CSH, Vorsitzender, AKJS, Vorsitzender, JHGA,
Beirat

Hans-Peter Baum

KYCD, Vorsitzender

Karl-Friedrich Beck

AKJS, Beirat

Sven Becker

HSJ, Beisitzer hanseboot

Marcus Boehlich

HS, Wettsegelobmann, Nordseewoche-Teamchef
Auswertung, Wettfahrtleiter Schiffahrtsregatta
und German Classics des FKY, HYG-Ältestenrat,
JHGM-Schritfführer

Arend Brügge

HYG, Vorsitzender

Volker Burrlein

AKJS, Beirat, JHGA, Kassenprüfer, HYG-
Winterlager, Obmann Halle 1

Venita Damm

HSJ, Jüngstensegeln

Kurt Diekmann

Multihull, Ehrevorsitzender, Multihull,
Regionalobmann Bayern



Firmenich Yachtversicherungen

Hamburg • Berlin



www.sicheraufkurs.de

Chilehaus B • Fischertwiete 1
20095 Hamburg

Tel. 040 - 32 81 01 - 731

Fax 040 - 32 81 01 - 77

Ein Unternehmen der Gossler, Gobert & Wolters Gruppe

Peter Gast

Veranstalter Schiffahrtsregatta

Andreas Gustafsson

HSJ, „Szene“ u. Seminare

Hans-Jürgen Heise

Folkeboot-Vereinigung, Vorstand

Werner Herzog

Vorsitzender Versehrtsport-Gem. Osdorf

Jan op de Hipt

FKY, Elbe-Klassik

Detlef Flentge

JHGA, Vorsitzender

Manfred Jacob

FKY, Obmann Schwertboote, KV-J-Jollen,
Vorsitzender

Christian Karstens

SCNoris, 2. Vorsitzender

Knut Kilgus

HSB, Referent Sportjugend

Ulrich Körner

FKY, hanseboot

Rolf Kühl

AM

Lenecke, Klaus-Dieter

IMM

Dr. jur. Gerd Lau

HS, 2. Vorsitzender, Syndikus

Kersten Lembcke

HYG, Winterlager, Obmann Halle 3

Inken Lippek

HSJ, Beisitzerin

Lischka, Katrin

HSJ, Beisitzerin

Nadolny Christoph

HSJ, Vorsitzender

Uwe Petersen

KA/DSV, Fachreferent Elektron. Navigation

Michael Raschdorf

AKJS, SVAOe-Hallenwart

Jürgen Chr. Schaper

HS, Ehrenvorsitzender, CSH, Stellv. Vorsitzender

Volker Six

JHGM, 2. Vorsitzender

Michael Stamp

HSJ, Stellv. Vorsitzender, DSV.Prüfer

Norbert Suxdorf

KA/DSV, Vorstand

Michael Thönnessen

AKJS, Schriftführer

Abkürzungen:

AKJS	Altonaer Kinder- und Jugendsegeln
AM	Altonaer Museum
CSH	City Sporthafen Hamburg
DSV	Deutscher Segler-Verband
DMYV	Deutscher Motoryacht-Verband
FKY	Freundeskreis Klassische Yachten
HSB	Hamburger Sportbund
HS	Hamburger Segler-Verband
HSJ	Hamburger Segler-Jugend
HYG	Hamburger Yachthafen-Gemeinschaft
IMM	Internationales Maritimes Museum
JHGA	Jollenhafen-Gemeinschaft Alsterufer
JHGM	Jollenhafen-Gemeinschaft Mühlenberg
KA/DSV	Kreuzer-Abteilung des DSV
KVJ	Klassenvereinigung J-Jollen
KYCD	Kreuzer Yacht Club Deutschland
KV	Klassenvereinigung

**Auftrieb auf der Elbe!****Die Glückstadt-Wettfahrten**

Früher – in den fabelhaften 60ern – waren die Glückstadt-Wettfahrten, oft mit über 100 Teilnehmern, in den Augen vieler Segler die beliebtesten Veranstaltungen auf der Elbe. Von da an ging es stetig und langsam bergab. Der NRV mochte über mangelndes Interesse klagen, sterben ließ er die Veranstaltung aber nie. Heute segeln Tausende auf der Elbe, aber vergleichsweise nur ganz wenige wollen auch regattieren. Nun, auch dank verstärkter Bemühungen durch den HSC, geht es mit dem Rekonvaleszenten jetzt wieder aufwärts: Von flauen 30 Booten 2008 stiegen die Meldungen nun auf 57. Einer letzten Postwurfsendung einen Tag vor Meldeschluss hätte es nicht bedurft.

Die Wettfahrtleitung unter Claus Dederke hatte drei Bahnen zur Auswahl: Den großen Seekreuzern verordnete er die längste, indem er sie um eine

Wendemarke an der Störmündung schickte. So streckte man die drohende gleichzeitige Ankunft am Buffet in der Glückstädter Bootshalle noch einmal nachhaltig. Die letzten hungrigen Crews kamen erst im Dunkeln und füllten glücklich und endlich um 23.00 Uhr ihr Essen auf den Teller. Eine Gesamtwertung kam schon wegen unterschiedlicher Bahnen nicht mehr in Frage.

Die Segelbedingungen waren wie immer auf der Unterelbe schwierig, aber für Klein und Groß eine ähnliche starke Herausforderung. Zunächst gab es eine recht knackige Kreuz elbab bei 4 bis 5 Bft aus WNW bis NNW, dann sorgte ein plötzliches Abflauen auf Null bis 1 für einen lähmenden Vormwindgang gegen die Ebbe entlang der Schlickkante zum Hafen als finale Geduldprobe.

Was gab es zu sehen und zu berichten? Stark vertreten – wie immer – waren die Elb-H-Jollen mit 11 Booten, bei denen sich der einzige SVAOer, H-300

B.Beilken Sachverständigenbüro für Kraftfahrzeuge

Wenn's gekracht hat, überlassen Sie nichts dem Zufall...

Am Besten sofort zum freien und unabhängigen, öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen Berend Beilken.

Bei schuldlosem Unfall...

haben Sie das Recht, einen eigenen Sachverständigen Ihrer Wahl zu beauftragen. Die Kosten trägt die Versicherung des Unfallgegners. Sie können den Schaden nach Gutachten abrechnen. Was mit Ihrem Fahrzeug geschieht, entscheiden Sie (nach Begutachtung...) ganz allein.

Ihr Gutachten

erstellen wir auf höchstem Niveau: Hebebühne, Achsvermessung, Rahmenvermessung per Ultraschall, modernste Digitalfototechnik und eine erstklassige Kaffeemaschine stehen in unserem Büro zur Verfügung.

bei Werkstattärger, Montagsauto, Wertgutachten und so weiter der Weg ist derselbe:

Max Brauer Allee 218
Beilken@t-online.de

Tel.: 040 432086-0

22769 Hamburg
www.bbeilken.de

„Herzjung“ mit Peter Hauschildt an der Pinne und zwei Mitseglern, jeweils vom Start weg an die Spitze setzte (als nächsten Verfolger sah ich lange Piwi K.). Sie segelten taktisch überragend, nicht nur bei der Annäherung an das Ziel Glückstadt. Das lag etwa 250 Meter querab von ihnen, als sie unter Spi die Molen erreichten und den Kurs radikal anspitzten. Im Ergebnis war „Herzjung“ klare 10 Minuten vor „Mien Sien“.

Mit ausgebaumter Fock haben wir im Folke das gleiche Manöver von der Glückstädter Ostmole aus gefahren. Es war der einzige Weg, überhaupt das Ziel an der Süd zu erreichen. Die beste Leistung in unserer Yardstick-Gruppe vollbrachte eine Jolle, das Sharpie „Bunyip“, gebaut 1933 von A&R, aber nach Renovierung durch seinen Eigner Eisenblätter wie neu. Mit ausgebaumter Genua segelte er ohne Risiko mal an der einen oder der anderen Schlickkante entlang und kam bei der Flaute 45 Minuten vor uns an. Im Folke schafften wir in fünf Minuten knapp 75 Meter – wenn wir nicht standen. Die Konkurrenten um uns herum, wie der 20er „Orion“ R-507 und die genervten Blankeneser Mädchen auf der J-24 „Alice“, verloren zum Glück alle ihre Geduld und verdufteten an die Süd, wo sie versauerten. Besser als Zweiter gegen „Bunyip“ ging es nicht, und loser ließ sich unser Rigg nicht mehr stellen.

Unter den erheiternden Anekdoten beim Essen gab es Lacher über Chaoten: Im Klüverbaum des Startschiffes hing die Mädchencrew des BSC auf; auf den Steinen des Leitdamms am Pagen-Nord landete „Intermezzo“.

Die Vorhersagen für den Wind auf der Rückwettfahrt nach Wedel waren widersprüchlich. Da es flau war, hatte die Wettfahrtleitung die gute Idee, den geplanten Start vorm Hafen gegen die Tide zu verschieben und ihn, nicht nur wegen einiger großer Teilnehmer, die mitten im Fahrwasser fest kamen, aus dem Kartoffelloch nach draußen vor

Bielenberg zu verlegen. Mit der Tide ging es dann bei südlichem Wind vergleichsweise schnell nach Hause: Die Schnellsten schafften es in knapp zwei Stunden, z.B. die „Norddeutsche Vermögen“. Aber ohne flache Spis oder Gennaker war in der Yardstickwertung nichts zu holen. Für die größeren Seekreuzer der SVAOe, die man im Focus wähnte, die aber im Ergebnis doch nicht von sich reden machten, gilt es wohl auf der Nordseewoche gegen gut getrimmte Schwesterschiffe nach der Crewfindung einen Trainingsrückstand zu überbrücken. Auf dem Baltic Sprint Cup poolte man bisher die in der SVAOe vorhandenen Talente deutlich geschickter. Denn was macht z.B. Harald Baums alte Swan 48 „Elan“ nicht nur auf der Glückstadt-Wettfahrt so konstant erfolgreich? Er ist ein Skipper, der nichts dem Zufall überlässt und der eine gestandene segel- und lebenserfahrene Mannschaft um sich geschart hat, in der es klare Verantwortlichkeiten gibt.

Beim Blick in die Ergebnisse fällt auf: Bei den H-Jollen ein klarer Sieg für Peter Hauschildt. Desgleichen ein 1.Preis für „fettes Brett“ (Lars Christiansen). „Panda“ (Axel Godefroy) und „Ballerina II“ (Berend Beilken) gewannen Preise in ihrer Gruppe. Der SVAOe Kutter „Teufelsbrück“ stand diese harte Geduldprobe tatsächlich bis zum Ende durch. Hut ab! Eine besondere Erwähnung fand noch die Teenager-Crew von „Tüddel“ (Janne Schütt), jenem reaktivierten 15er Jollenkreuzer, der über Jahre bei Wegener aufgebockt lag.

In der Zieldurchgangsliste zur Preisverteilung gab es doch einige „Klopse“. Aber von den H-Jollen kam nicht einmal leise Kritik, als der Wettfahrtleiter den ersten Preis an den Zweiten Szczepaniak vergab. Peter Hauschildt und er tauschten wortlos die Preise, weil es am Sieg von „Herzjung“ nicht den leisesten Zweifel gab.

Klaus Pollähn

Acht Folkes am Start

Kurzinfo zur SCU-Regatta am 9. Mai

Erneut gestiegene Meldezahl auf über 40 Teilnehmer an der diesjährigen SCU-Regatta. Auch acht Folkes wollten dabei sein bei SW um 3 Bft, auf der seit Jahren bekannten Bahn mit zwei Dreiecken bei Pagen-Süd. Bei der Wettfahrtleitung herrschte beim ersten Start offenbar leichte Verwirrung: Der Schuss kam 30 Sekunden zu früh und somit für drei Folkes richtig, die sonst zu früh über die Startlinie gewesen wären. Bei Tonne 100 lag „Grete“ vor „Talofa“ und „Fun“. Die Reihenfolge im Ziel war „Talofa“, „Fun“, „Nonsuch“ und „Tectona“. Auf der Rücktour ließ der Anlieger keine großen Verschiebungen mehr zu. Den Abschluss im Yachthafen bildete dann wie immer das übliche fulminante Grillfest.

Rolf Pollähn.

Nordseewoche – ein Ausschnitt

„Philomena“ Gruppensieger nach Helgoland und Edinburgh – „Ballerina II“ im Family-Cruiser-Cup weit vorn

Über die 75. Nordseewoche ist in Medien viel berichtet worden. Wenn diese Ausgabe der SVAOe-Nachrichten vor Ihnen liegt, ist sie schon wieder Geschichte, aber für die Teilnehmer eine schöne Erinnerung. Alle sind sich einig: Über Pfingsten herrschte das berühmte „Kaiserwetter“ mit idealen Segelbedingungen. Vielleicht ein Gruß von oben? Denn in diesem Jahr wäre unser segelbegeisterter letzter Kaiser Wilhelm II. 150 Jahre alt geworden. Vielleicht hatte sich Petrus aber im „Timing“ vertan, denn Kaiserwetter erwarten Segler und Veranstalter gemeinhin zur Kieler Woche, die ihre frühere Be-

deutung nicht zuletzt dem Kaiser verdankt, während es zu seiner Regierungszeit die Nordseewoche noch gar nicht gab.

Die Beteiligung, vor allem an der Hauptregatta Rund Helgoland, war so groß wie seit Jahren nicht. So haben an den einzelnen Regatten der Nordseewoche mit wechselndem Erfolg auch wieder SVAOeer teilgenommen. Hervorzuheben sind die beiden Gruppensiege der von Arne Ipsen gesteuerten „Philomena“, einer Grand Soleil 46.3, auf den Wettfahrten Cuxhaven–Helgoland und Helgoland–Edinburgh und die beiden Spitzenplätze der Henze 31 „Ballerina II“ von Berend Beilken und Swantje Jacobsen im Family-Cruiser-Cup auf den Wettfahrten Cuxhaven–Helgoland und Rund Helgoland, auch wenn sie nach anfänglichem Sieg durch Änderung ihrer Rennwertes einvernehmlich auf Platz zwei zurücktraten. Für die Familie war es nicht nur die erste Teilnahme an einer Nord-



Inh. Clemens Massel

Segelmacherei

YACHTSEGEL
Bootsbezüge
Sonnensegel
Rollenlagen

Kanalplatz 5 · 21079 Hamburg
Tel. 040 / 77 45 97 · Fax 040 / 76 75 53 60
info@segel-raap.de · www.segel-raap.de

seewoche, sondern ihr erster Törn überhaupt nach Helgoland.

Die „Mischcrew“ (BSC/SVAOe) der neuen „Pax“ segelte beharrlich gut und sorgte dafür, dass die neue IMX 40 von Klaus-Uwe Stryi ständig auf den vorderen Plätzen zu sehen war. Hamburg–Cuxhaven wurde sie Gruppenerste, rund Helgoland dritte und auf den Wettfahrten 11 bis 13 in der Gesamtwertung ebenfalls dritte. Wer war noch dabei? Die neue „Cool Runnings“ (Eggert Schütt) sowie Heiko Tornows von Daniel Rüter gesteuerte X 482 „Luv“ zeigten noch verhalten die Zähne, und die alten Kämpen „Hille Hex“ (Dr. Tönnies Hagelstein), „Panda“ (Axel Godefroy) „turbemus“ (Jürgen Raddatz) mussten sich meist mit mittleren Plätzen in den großen Gruppen zufrieden geben. Über die Edinburgh-Regatta wird Heiko Tornow gesondert berichten.

Für alle war es ein Super Segel-Pfingstfest, und das ist schließlich die Hauptsache.

JCS

Wie schon erwähnt, lag die „Ballerina II“ auf ihrer ersten Nordseewoche vorn. Wir haben sie deshalb gebeten, ihren Eindruck zu schildern. Hier ihr Bericht:

Bis kurz vor Nachmeldeschluss am 27. Mai waren wir immer noch am Überlegen: Sollen wir nun teilnehmen oder sollen wir lieber nicht? Die Argumente gingen hin und her. Auf der „lieber nicht Seite“ standen die kleine Mannschaft, bestehend aus nur drei Personen, darunter unsere 12-jährige Tochter und der Umstand, dass wir noch nie auf der Nordsee unterwegs gewesen waren. Auf der anderen Seite die Möglichkeit, so behütet wie sonst nicht, die erste Segeltour nach Helgoland zu unternehmen. Zum Glück entschieden wir uns für eine Teilnahme! Was hätten wir sonst alles versäumt. Allein das Gefühl ein Teil des großen

Ganzen zu sein war schon überragend.

An der traditionellen Zubringerregatta von Wedel nach Cuxhaven nahmen wir nicht teil, da uns die entsprechende Vermessung fehlte. Da wir bei der Regatta Cuxhaven–Helgoland in der ersten Gruppe gestartet waren, hatten wir das Vergnügen, die größeren und schnelleren Jachten unter Spinnaker aufkommen zu sehen. Als wir gerade die „Hexe“ im Blick hatten, sahen wir, wie deren Gennaker auf einmal hoch oben im Top riss. Nicht gerade schön für die Besatzung der „Hexe“, aber das Bild, ähnlich einer platzenden Seifenblase war schon beeindruckend. Die Mannschaft hatte dann einige Mühe, des im Wasser befindlichen und bremsenden gewaltigen Stoffberges Herr zu werden. Aber sie haben das fix hingekriegt.

Für uns als Teilnehmer des „Family-Cruiser-Cups“ (FCC) war ja der Gebrauch eines Spinnakers oder Gennakers nicht vorgesehen, so dass wir die Regatta um einiges entspannter angehen konnten. Aufgrund der tollen Wetterlage – der Wind blies frisch aus Nordost – hatten wir sowieso unsere Wunschbedingungen. Fast auf einem Bug und mit großer Genua konnten wir die ganze Strecke hinter uns bringen.

Auf Helgoland angekommen, lagen wir mittig in einem Päckchen aus ungefähr 18 Booten. Neben uns Ratte mit seiner „Turbemus“. Es ist ja immer schön, einen Clubkameraden neben sich zu wissen. Tja, und als dann die ersten Ergebnisse am Brett von der Wettfahrtleitung angeschlagen wurden, war unsere Freude doch sehr groß, als wir uns auf Platz 1 unserer Gruppe wieder fanden! Ein paar Tage später wurde daraus allerdings der zweite Platz, nachdem unser Rennwert fairerweise nach oben korrigiert worden war. Das geschah ebenfalls auf den weiteren Regatten, so dass wir insgesamt einen zweiten Platz im FCC erreicht haben. Was uns immer noch zu Freudentänzen



Die erste Regatta für „Cool Runnings“ (Eggert Schütt)

Kurs Helgoland „Hille Hex“ (Dr. Tönnies Hagelstein)



Luv mit SVAOe-Jugendcrew (Heiko Tornow, Stm. Daniel Rüter)

„Panda“ (Axel Godefroy)



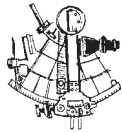
„Pax“ erfolgreich bei der SE Vibe Out Serie (Dörte und Klaus-Uwe Stryi)

„Philomena“ (Eggert und Rosi Schütt, Stm. Arne Ipsen)

veranstaltet. Das ist für unsere erste Teilnahme an einer Nordseewoche natürlich ein außerordentlich befriedigendes Ergebnis.

Helgoland selber war für uns im Prinzip Neuland. Wir waren zuletzt als Jugendliche (und Rosalie noch nie) auf dieser schönen Insel zu Gast gewesen. Die Erkundung des Oberlandes war das reinste Naturerlebnis. Das Flair dieser toll organisierten Veranstaltung und die vielen phantastischen Schiffe, alles war wirklich anregend und erholsam. Das macht eindeutig Lust auf mehr, und da wir jetzt ja wissen, wo Helgoland liegt, kommen wir bestimmt wieder. Spätestens zur Nordseewoche 2010.

Familie Beilken-Jacobsen



Aus der Optigruppe

Saisonauftritt mit vielen Kindern und Veranstaltungen

Nach dem Theorieunterricht in unserem Clubhaus in Oevelgönne für alle Optikinder und dem Krafttraining der Regattakinder konnte der nächste Schritt angegangen werden. Dieser bedeutete Winterarbeit an Optis und Begleitbooten in unserem Winterlager im Schulgartenweg. Anschließend konnten wir dann alle gemeinsam die Boote an die Alster bringen. Die Regattakinder sind selbstständig und müssen Ihre Optis alleine pflegen und zu Wasser bringen. Die Begleitboote werden gemeinsam mit der Jollenabteilung zur Alster gebracht.

In diesem Frühjahr hatten wir drei Ausfälle bei den Begleitbooten. Bei „Adje“ ist der Motor bedingt durch Wassereintrich nach vier Jahren durch

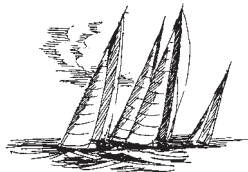
einen neuen Motor ersetzt worden. Unser kleines Schlauchboot „YAM“ – ohne Motor – wurde leider gestohlen, und wir konnten uns von der Versicherungssumme ein neues 3,4 m langes Schlauchboot mit festem Boden kaufen. Das große Schlauchboot „Ben“ hatte einen Schaden am Schlauch, da die Verklebung aufgegangen war. Das Getriebe musste überprüft und erneuert werden.

Nach dem Kentertraining im Schwimmbad im „Verein aktive Freizeit“ in Bahrenfeld konnten wir Anfang April mit dem Segeltraining für die Regattakinder mit den Trainern Fabian und Lisa beginnen. Ende April sind dann die Anfänger und die Fortgeschrittenen mit den Trainern Ute, Knut, Jan, Thomas, Stefan, Michael, Gudrun und Tobias gestartet.

Die Regattakinder hatten über Ostern die Möglichkeit, auf dem Oortkatener See das erste Training und anschließend die erste Regatta zu segeln. Dann folgte unsere Optimale 2009 zum Hamburger Hafengeburtstag, und danach hatten wir im Frühjahr noch die Regatten im Mühlenberger Loch, Kiel und Eckernförde. Den Abschluss vor den Sommerferien bildeten die Elbeausfahrt und für alle Optikinder und auch Eltern die Ausfahrt nach Borgwedel.

Dieses Jahr haben wir 23 Optianfänger und sind nun wieder über 50 Optikinder. Mit 26 eigenen und drei zur Verfügung gestellten Optis können wir unser Optitraining montags und dienstags von 17–19 Uhr durchführen. Weiter haben wir die Möglichkeit, die Optis der befreundeten Vereine SCRhe und YCM zu nutzen.

Thomas Lyssewski



Auftakt auf der Außenalster



Der Obmann gibt letzte Regieanweisungen



Jette Lyssewski (rechts) vor Lennart Niemeyer

Fotos: Familien Lyssewski und Schmude

Borgwedel-Ausfahrt der Optigruppe

Auch im diesem Jahr zog es die Optigruppe zur Ausfahrt nach Borgwedel an die Schlei. Erst schien es, dass wir die angedachte Personenanzahl nicht erreichen, aber je mehr sich der Termin näherte, desto größer wurde die Gruppe. Zum Schluss waren wir ca. 90 Personen, davon 36 segelnde Kinder mit genauso vielen Optis. Hier nochmals vielen Dank an den SC Rhe und den BSC für die Boote, die wir ausleihen durften.

Es hat sich dann auch eine kleine Jollengruppe zusammengetan, die die Gruppe noch verstärkte. Betreut wurden die Kinder mit vier Begleitbooten (Adje, Yam, Ben und Toplicht). Fazit: Birgit Rothe hat alle, die in der Jugendherberge geschlafen haben, sehr gut untergebracht, und fast jeder Wunsch wurde berücksichtigt. Auch die später Anreisenden bekamen noch zusammenhängende Schlafplätze, und bei wechselhaftem warmem Wetter waren es zwei wunderschöne gelungene Tage.

Birte Zwirner



Und das sagen die Kinder:

In Borgwedel war das Beste natürlich das Segeln, aber auch das Ringfahren hat ziemlich viel Spaß gebracht.

Jelena Zwirner

Am Sonnabend haben wir wie immer toll gegrillt, und danach habe ich das zweite Mal in diesem Jahr einen wunderschönen Regenbogen gesehen.

Lenni Niemeyer

An der der Schlei sind wir pro Tag zweimal gesegelt. Es war cool!

Wir hatten auch ein brutales Volleyball-Spiel Der zweite Tag, gleichzeitig auch der letzte, der war am tollsten, denn da hatte Michael uns auch mal an das Steuer seines Motorboots gelassen.

Anna und Julia Becker



Bei Böen und Schauern

Unser Sommerfest am Alsterufer

Am Freitagabend, dem 8. Mai, dem Vorabend der Optimale, veranstalteten wir das Sommerfest an der Anlage Alsterufer.

Am Nachmittag wurde unser Kutter bei strahlender Sonne noch fleißig gesegelt, während schon die Vorbereitungen für das Grillen im Gang waren. Da an diesem Freitag auch der Auftakt zum Hamburger Hafengeburtstag war, erlebten wir als „Begleitmusik“ die später so umstrittenen Formationsflüge schweizerischer Kampfjets. Diese allerdings verschwanden, als sich von Westen her eine schwarze Wolkenwand näherte.

Gerade hatte der Grill seine Sollglut erreicht, da fielen auch schon die ersten Böen über ihn her; die Funken flogen, aber der beherzte, professionelle Zugriff unserer grillerefahrenen Seesegler verhinderte Schlimmeres. Der Grill wurde zügig in Lee positioniert, und so konnten die Steaks und Würstchen mit leichter Verzögerung „in Arbeit“ gehen.

Nicht ganz so problemlos ging die Sache beim Kutter ab. Da er nicht rechtzeitig zurück in den Hafen kam, musste die Mannschaft Böen und heftigen Regen auf der Alster abwettern. Eine gute seemännische Übung! Aber wohl dem, der trockene Ersatzkleidung mitgenommen hatte.

Derweil nahm das Fest seinen Lauf. Der Zapfhahn funktionierte prima, und unter den von Michael Thönnessen fachkundig (und in weiser Voraussicht) angebrachten Planen ließ es sich trotz der Regengüsse prima klönen und feiern.

Andreas Völker



Optimistenregatta auf dem MüLo

Pfingstsonnabend und -sonntag hatte der MSC mit König & Cie zur ersten diesjährigen Optimisten-Regatta ins Mühlenberger Loch geladen. Von der SVAOe waren sechs segelbegeisterte Kinder dabei, die von ebenso engagierten Eltern mit dem von der Alster überführten Begleitboot „Adje“ begleitet wurden. Bei schönem Wetter und stetigen, aber schwachen Winden wurden insgesamt vier Regatten, tidebedingt teilweise in den frühen Morgenstunden, gesegelt. Bei unseren Seglern hat es durch das teilweise hohe Gewicht und/oder die noch nicht so lange Regattaerfahrung nur für die Plätze 25 (in A) und 33, 45, 63, 68 und 71 (in B???) gelangt. Insgesamt eine schöne Veranstaltung vor einer tollen Kulisse.

Daniel Rüter, Thomas Lyssewski

Optimale 2009

In der B-Gruppe erfolgreich

Am 9. und 10. Mai stand wieder unsere große Optiregatta auf dem Programm. Mit 122 Teilnehmern war sie auch in 2009 gut besucht, und alle Optiregattasegler aus Hamburg und Umgebung traten an, nicht nur um unsere Optiregatta auf der Alster zu gewinnen, sondern auch um die letzten Läufe der Hamburger Meisterschaft auszusegeln, die ersten Läufe wurden bereits bei der Regatta vom SC4 in Oortkaten entschieden.

Unser Organisationsteam bestand in diesem Jahr aus Opti-Eltern und Jugendlichen aus Jugend- und Juniorenabteilung. Die Jugendlichen konnten durch ihre eigene Regattaerfahrung zu einer professionellen Ausrichtung der Regatta als Jury oder auf Start- und Zielschiff beitragen. Besonders das

beherzte Eingreifen unserer Wasserschiedsrichter bei unerlaubtem Vortrieb einiger übereifriger Regattacracks sorgte für faire Bedingungen und wird so auch von der Opti-Klassenvereinigung gewünscht.

Im Gegensatz zu den vorigen Jahren haben wir nicht mit einer Drachenregatta um den wenigen Platz auf der Alster konkurrieren müssen, sondern haben uns mit dem parallel stattfindenden Jugendseglertreffen zusammengetan. Dieses wurde von der Hamburger-Seglerjugend unter Mithilfe vieler SVAOeer und der Leitung unseres Jugendleiters Sven Becker für die Klassen Jugendwanderkutter, 420er, Laser und Teeny ausgerichtet. Dadurch konnten wir eine große Bahn über die gesamte Alster auslegen und mit dem Plattbodenschiff „Fortuna“ als Startschiff und dem Schiff der Seglerjugend als Zielschiff flexibel Starts und Zieldurchgänge durchführen. Entzerrt wurden die

Felder der Optis und übrigen Jollen, indem wir mit unterschiedlichen Tonnen die Bahn der übrigen Jollen etwas größer gestalteten als den Optikurs.

Durch diese guten Voraussetzungen gelang es uns, trotz etwas unsteter Bedingungen vier Wettfahrten durchzuführen und die Regatta sehr erfolgreich abzuschließen. Besonders hervorzuheben ist die Spitzenleistung von Phil Ruschke, der sich in Gruppe B gegen 94 Segler durchsetzen konnte.

Unser Dank geht an alle Helfer an Land und auf dem Wasser für den sehr guten und reibungslosen Ablauf der Optimalen 2009.

Thomas Lyssewski und Daniel Rüter

Ergebnisse Optimale Opti A:

1. Anton Schröder, MSC
2. Jacob Clasen, MSC



3. Paul Ropohl, MSC
28. Julius Kruse, SVAOe

Ergebnisse Optimale Opti B:

1. Phil Ruschke, SVAOe
2. Bente Clasen, MSC
3. Paul Seifert, NRV
19. Lennart Niemeier, SVAOe
21. Björn Spiekermann, SVAOe
24. Jannes Zwirner, SVAOe
26. Lars Hauschildt, SVAOe
42. Elia Storch, SVAOe
50. Jette Lyssewski, SVAOe
61. Marvin Greiner, SVAOe
68. Mark-Konstantin Stoll, SVAOe
77. Jelena Zwirner, SVAOe
81. Merle Greiner, SVAOe
82. Ann-Kristin Stoll, SVAOe

Ergebnisse Hamburger Meisterschaft Opti A:

1. Jacob Clasen, MSC
2. Anton Schröder, MSC
3. Leon Passlack, NRV

Ergebnisse Hamburger Meisterschaft Opti B:

1. Paul Seifert, NRV
2. Bente Clasen, MSC
3. Georg Müller, MSC

Otterndorf in Borsfleth

„Vom Winde verweht“ – und dennoch ein Fest!

Wer ein Sommerfest plant, geht im Norden Europas immer ein Risiko ein. Die Sonne soll scheinen, warm soll es sein, und Segler wollen auch noch einen fairen Wind haben – das kann nicht immer alles gut gehen. Einige Dinge sind ja planbar, z.B. das Datum, an dem möglichst viele Zeit haben, und die Tide. Damit ist der Veranstalter aber auch schon am Ende seiner Möglichkeiten. Das Wetter muss sich fügen. Das tut es allerdings nicht immer. Aber Segler nehmen die Gegebenheiten so, wie sie sind und bleiben nicht weg, wenn es ungemütlich zu werden scheint. Diese Einstellung wird meistens belohnt.

In diesem Jahr waren es die seit Wochen anhaltende nördliche Luft, die keine sommerliche Wärme aufkommen ließ, und dann ein Sturmtief, das schon Tage vor dem Otterndorf-Wochenende in den Riggs heulte. Jeder dachte, dass es am Freitag, dem 12. Juni abgezogen sein und einer freundlichen Rückseite Platz machen würde. Aber nichts da. Es hielt sich untypisch lange bei uns fest. Trotz böiger guten sieben Windstärken aus West bis Nordwest gingen „Caribe“, und „Schwalbe“ – ausgerechnet mit den ältesten Schipperpaaren an Bord – schon Freitagmorgen mit der Ebbe aus dem Hamburger Yachthafen los und landeten nach heftigem Kampf teils in Glückstadt, teils in Borsfleth. Nachmittags machten sich „Favorite“ und „Svea“ auf den Weg und nahmen den Kampf bis Stadersand auf. Es hatte noch kein bisschen abgeflaut. Und so machten die telefonischen Zwischenmeldungen den anderen Wartenden keinen Mut, abends noch aufzubrechen.



Was tun? fragte sich der Veranstaltungsobmann. Denn eigentlich hätten sich die interessierten

Teilnehmer am Freitagabend in Glückstadt treffen müssen, wenn der Start am folgenden Morgen, dem 13. Juni, nach Otterndorf gelingen sollte. Das konnte nun nicht mehr klappen. Das Sturmtief hielt sich inzwischen in der südlichen Ostsee auf und peitschte mit seinem Schwanz die Elbe. Also musste kurzerhand umdisponiert werden. Der Obmann telefonierte herum, wen er erreichen konnte und legte als neuen Treffpunkt Borsfleth fest. Heidi und Jan-Peter Behnke, die als Vorauskommando in Otterndorf Quartier bezogen, beim Hafmeister alles für uns vorbereitet und jede Menge Grillkohle im Auto hatten, mussten enttäuscht von unserem Ausbleiben hören. Aber was nicht geht, geht nicht.

Am Sonnabendvormittag, für den die Vorhersagen ruhigeres Wetter angekündigt hatten, wehte es immer noch mit 5–6 Bft. Aber jetzt gab es kein Zögern mehr. Das Sturmtief musste doch klein zu kriegen sein! Und so zog eine weitere Teilflotte SVAOeer kreuzend die Elbe abwärts in Richtung Stör. Der Wind legte entgegen den Erwartungen noch einmal zu, so dass die Messgeräte 30 Knoten (scheinbare) Geschwindigkeit und in Böen mehr anzeigten, also 6–7 Bft. Aber einmal unterwegs, gab keiner mehr auf. Alle kamen im neuen Zielhafen an und fanden hier geschützte und gute Liegeplätze.

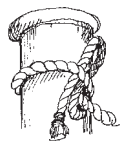
Die „Otterndorf“-Flotte der SVAOeer in Borsfleth bestand schließlich aus 15 Yachten: Die auf dem Seeweg Angespülten verdienen es erwähnt zu werden. Es waren: „Ballerina II“ (Berend Beilken), „Bulli“ (Sabine Diercks), „Favorite“ (Jens Mohr), „Moat“ (Nils Siemens), „Moje Bris“ (Michael Rolle), „Mulanga“ (Boris und Inge Kegel-Konietzko), „Nepomuk“ (Peter und Anneliese Gnass), „Non-such“ (Christian Wedemeyer, SVA), „Otium“ (Götz und Renate Nietsch), „Pax“ (Klaus-Uwe und Dörte Stryi), „Schwalbe“ (Jürgen und Marlies Schaper), „Sirkka“ (Rüdiger Dartsch) „Svea“ (Wolfgang

Treu), „Tectona“ (Norbert Schlöbhorn), „Tentakel“ (Michael und Birgit Müller). Der Obmann war mit dieser Anzahl angesichts der Wetterlage und der Planänderung sehr zufrieden.

Das Grillfest galt es zu improvisieren. Aber das war leichter getan als gedacht. Tische und Sitzbänke waren auf der Wiese genügend vorhanden, Grillgerätschaften fanden sich, und selbst die nach Otterndorf vorausgeschickte Holzkohle konnte durch Restbestände ersetzt werden. An Ess- und vor allem Trinkbarem mangelt es nicht, und so war das Fest „des Verbrennens von Fleisch im Freien mit der anschließenden Mutprobe des Verzehrs“ (JCS) durch nichts mehr aufzuhalten. Zur Belohnung kam sogar noch die Sonne durch, so dass ein Hauch von Wärme spürbar wurde. Zusätzlich kamen auch noch unser Vorsitzender Andreas Völker und seine Frau Katharina per Auto angefahren und mischten sich unter die Feiernden. Nun fehlte es wirklich an nichts mehr. Unser Mitgefühl ging allerdings an Heidi und Jan-Peter, die allein in Otterndorf festsaßen, und an Hajü Vorbau, der von der Umdisposition nichts mitgekriegt hatte und nach Brunsbüttel verweht war.

Um einen Hauch von sportlichem Segeln bemüht, hatte der sich Obmann für Sonntag, 14. Juni, eine kleine Wettfahrt von der Stör nach Wedel ausgedacht. Aber am Morgen nach dem Fest hatte sich das Sturmtief nun endlich ausgeweht und war erschöpft in sich zusammengefallen. Es war gar kein Wind mehr. So war an Segeln kaum zu denken, und wer rechtzeitig zu Hause sein wollte, motorte. Es war ein Wochenende, an dem alles anders kam, als gedacht. Aber schön war's am Ende doch.

GAN



„Warum tun wir uns das eigentlich an?“

Eine Woche praktische Übung zum Sportseeschifferschein – und dann die Prüfung!

In der erprobten Zusammenarbeit zwischen dem SCRhe und der SVAOe wurde im Winter 2008/2009 auch ein Lehrgang zum Erwerb des Sportseeschifferscheins (SSS) durchgeführt. Neun Personen nahmen daran teil – eine Frau und acht Männer. Ich darf sagen, dass wir alles erfahrene Segler sind, zum Teil mit eigenem Schiff. Dennoch haben wir eine Menge hinzu gelernt. Aber nicht nur die Theorie ist anspruchsvoll, sondern auch die Praxis, und auch die muss geübt werden. Dazu fand vom 8. bis 15. Mai 2009 eine gemeinsame Übungswoche in Kiel-Schilksee statt mit anschließender praktischer Prüfung durch die Prüfer des DSV. Leider fanden nur fünf von den Kursteilnehmern die Zeit, an der Übungswoche und der Prüfung teilzunehmen.

Zunächst zum Schiff:

Wegen Mindestanforderungen hinsichtlich der Größe und Ausrüstung (Wasserlinienlänge mind. 9 m, Radar, etc.) kommt nun mal nicht jede Yacht in Frage. Die SY „Rhe“, Vereinsschiff des SCRhe, ist gut geeignet und stand glücklicherweise zur Verfügung. Schiffsführer und Ausbilder war Sven Fleischer (SCRhe), der das nicht zum ersten Mal machte. Er hatte absolut Recht, als er sagte, dass außer dem Schiffer fünf Mann Besatzung das Mindeste seien in Anbetracht der zahlreichen und schwierigen Manöver. Wir kamen mächtig ins Schwitzen.

Wir SSS-Anwärter gingen am Freitag, dem 8.5.09 abends im Hamburger Yachthafen an Bord des „Rhe“. Wir, das sind vom SCRhe Alexander Hansen und Andreas Schmidt (zeitweise als Verstärkung, da Jens und Jörn am Mittwoch und Donnerstag



Es ist geschafft! Entspannte und glückliche Prüflinge
Foto: Stephan Lunau

verhindert waren) und von der SVAOe Michael Müller, Jens Röschmann, Jörn Wille und Stephan Lunau. Zum Auftakt der Ausbildung war zunächst die Überführung des „Rhe“ nach Schilksee angesagt. Nach dem allgemeinen Bekanntmachen führte Sven ordnungsgemäß eine Sicherheitseinweisung durch. Am Sonnabendmorgen klingelte wegen der Tide bereits um vier Uhr der Wecker. Wir liefen um 0530 aus, segelten ganz entspannt aber mit schneller Fahrt bei SW 3 und mit der aufgehenden Sonne im Rücken die Elbe hinunter und erreichten schon um 0830 die Schleusen von Brunsbüttel. Schon auf diesen 30 sm zeigten sich die sehr guten Segeleigenschaften des „Rhe“. Und das, obwohl wir von Wedel nach Brunsbüttel als „Fenderschiff“ fuhren; ein Fender hing außenbords. Seitdem gab es ein spezielles Kommando: „alle Fender rein“. Ohne Wartezeit konnten wir direkt in die Schleuse einlaufen und nutzten die Kanalfahrt, um das Schiff und seine Innereien, vor allem die Navigationsausrüstung, kennen zu lernen. Das Radar war, wie zu erwarten, die größte Herausforderung für uns Azubis (Anwärter). Als kleine Schwierigkeit kam hinzu, dass sich durch einen defekten REED-Kontakt die Vorausrichtung des Radarbildes im Laufe der Zeit um 360° änderte. Es war schon interessant, voraus die Eisenbahnbrücke von Rendsburg zu sehen,

während das Radarbild diese in ca. 7-Uhr-Position anzeigte, und das, obwohl die Anzeige auf „head-up“ eingestellt war. Wir erreichten um ca. 1700 die Schleusen von Holtenu und mussten (wie immer vor Holtenu) einige Zeit warten, um in die Ostsee entlassen zu werden.

Am Sonntag fing dann für uns die eigentliche Praxis an. Besonders nach den ersten Hafenmanövern kam zumindest bei mir das Gefühl auf, nicht mehr allzu viel vom Bootfahren zu verstehen. Die Verdrängung des „Rhe“ beträgt das Doppelte meines eigenen Schiffes, die Maschinenleistung ist im Vergleich deutlich unterdimensioniert. Hafenmanöver sind mit dem „Rhe“ vor allem bei mehr Wind in engen Häfen nur mit einer gut eingespielten Besatzung und guten Leinenmanövern sicher durchzuführen. Nach diversen Manövern, die wir abwechselnd als Rudergänger fuhren, zeigte sich ein deutlicher Trainingseffekt. Das Gleiche galt für die Manöver unter Segeln. Neben den Standard-„Boje-über-Bord-Manövern mit Q-Wende und Halse“ probierten wir aus, was das Lehrbuch hergibt, also auch das „Quick-Stop-Manöver“ und das „Manöver mit Beidrehen“. Ersteres ist tatsächlich das schnellste und am besten geeignete Manöver in einer solchen Situation, vor allem bei kleiner Besatzung. Es ist nur ungewohnt, und jeder, der es sicher fahren will, muss es eben mit seiner Besatzung trainieren.

Zwei kurze Unterbrechungen der Ausbildung gab es: Am Dienstag wurde eine neue Genua III geliefert, und am folgenden Tag wurde das Radargerät repariert, so dass es zur Prüfung voll einsatzfähig war. Am Dienstagabend kam unser Kurs-Organisator Götz noch vorbei, um uns moralisch zu unterstützen. Bis zum Mittwoch herrschten Idealbedingungen (N-NE mit 3–4 Bft und Sonnenschein). Wir hatten das Glück, die unter Vollzeug in die Kieler Förde einlaufende „Gorch Fock“ begrüßen

zu können; mit Michael am Ruder umkreisten wir das Schulschiff und konnten schöne Photos machen. Am Donnerstag nahm der Wind deutlich zu, der Sonnenschein blieb uns aber erhalten. Damit wurde es spannend, denn die bisher herrschenden Idealbedingungen würden am Prüfungstag sicher nicht herrschen. Die Wettervorhersage sprach von E 6, in Böen 7–8 Bft. Wir hatten insofern Glück, als wir, bis auf Jens & Jörn, die am Mittwoch und Donnerstag arbeiten mussten, die Manöver nun bei mehr Wind und Welle üben konnten. Unsere Büro-angepassten Körper wurden endlich reichlich gefordert. In der Nacht zum Freitag hatte der Wind dann dem Wetterbericht entsprechend nochmals zugenommen, LT Kiel meldete E 6–7, in Böen 8 Bft. Damit wurde es fraglich, ob wir die Prüfung überhaupt durchführen würden können. Schilksee liegt bei dieser Windrichtung bekanntlich auf Legerwall. Wir besprachen die Lage mit Sven, der als Schiffsführer natürlich zu entscheiden hatte, ob er auslaufen würde oder nicht. Notfalls hätten wir in den sauren Apfel gebissen und versucht, einen neuen Prüfungstermin auszuhandeln.

Die Prüfer kamen pünktlich um 10.00 und stellten fest, es sei nicht gerade wenig Wind, aber gerade richtig für ein Schiff wie den „Rhe“. Die Hafenmanöver würde man in Laboe unter Landabdeckung prüfen. Damit waren die Zweifel ausgelöscht, und die Prüfung begann. Jörn fuhr dem Seitenwind entsprechend souverän einen sportiven Ableger. Dann ging es hinaus in die Strander Bucht, um Bojenmanöver zu fahren. Einer nach dem anderen fuhr seine Kringel, und die meisten klappten den Bedingungen entsprechend gut. Im Ernstfall wäre es einer außerbords gegangenen Person mit Sicherheit sch...egal, ob das Schiff genau dann zum Stehen kommt, wenn sich die Person auf Höhe der Wanten befindet. Aber in der Prüfung wird alles nach Lehrbuch verlangt.

Parallel wurden immer ein bis zwei Prüflinge unter Deck gebeten, um dort Fragen zu Ausrüstung, Navigation, Wetter zu beantworten bzw. entsprechende Aufgaben zu lösen. Nachdem jeder bereits an Deck nicht nur prüfungsbedingt in Schweiß kam, war dies natürlich nicht so richtig angenehm. In mehr oder minder vollem „combat suit“ (wie Jens es nannte) kam der eine oder andere unter Deck dann richtig in Schweiß. Das Radargerät war, was Wunder, dabei die größte Herausforderung. Bei der Welle in der Strander Bucht eierte der „Rhe“ natürlich auch etwas, insbesondere durch die ständigen Manöver. Dabei eine vernünftige RaSP (Radar-Seitenpeilung) hinzubekommen, war schon ein Kunststück. Die Hafenmanöver wurden in Laboe in relativer Ruhe (Landabdeckung) geprüft; das schonte unsere Nerven. Anschließend ging es wieder retour nach Schilksee, wo uns Götz bereits voller Neugier erwartete. Die Prüfer werteten ihre Aufzeichnungen aus, verkündeten das Ergebnis, wünschten uns weiterhin viel Erfolg für die noch ausstehenden theoretischen Prüfungen und zogen von dannen. Insgesamt dauerte die Prüfung ca. 3 ½ Stunden. Mir kamen sie länger vor. Einer von uns hat leider nicht bestanden. Das Radargerät wurde ihm zum Verhängnis. Aber bei der Wiederholung wird er es schaffen.

Resümee:

Für die Praxisausbildung sollten nicht weniger als vier Tage eingeplant werden. Der Prüfungserfolg hängt entscheidend davon ab, dass die Besatzung gut aufeinander eingespielt und mit dem Schiff vertraut ist. Das ist für das Segeln oder für andere Bereiche des Lebens sicher keine neue Erkenntnis. Jeder, der den SSS erwerben will, muss sich jedoch darüber im Klaren sein, dass es nicht reicht, einen Lehrgang zu besuchen und anschließend die Prüfung auf irgend einem x-beliebigen Schiff mit einer zufällig zusammengewürfelten Mannschaft zu absolvieren. Zumindest dann nicht, wenn das

Ganze erfolgreich sein soll. Neben den eigentlichen Manövern wird auf die Qualitäten des jeweiligen Prüflings als Schiffsführer geachtet, d.h. es wird beurteilt, wie die Mannschaft vom Prüfling auf die Manöver vorbereitet wird und wie souverän diese dann durchgeführt werden.

Der Sportseeschiffer-Schein hat es in sich, nicht nur, was die praktischen Kenntnisse betrifft. Auch für die theoretischen Prüfungen in vier Fächern (Navigation, Seemannschaft, Schifffahrtsrecht und Wetterkunde) muss ein erheblicher Lernaufwand betrieben werden, um den umfangreichen Stoff zur Prüfung parat zu haben. Das Durchfallen geht ganz fix, ich spreche da aus Erfahrung.

Nichtsdestotrotz sind wir uns einig, dass diese Ausbildung für jeden Schiffsführer sinnvoll ist, speziell dann, wenn nicht nur vor der Tür bei 3–4 Windstärken und eitel Sonnenschein gesegelt werden soll.

Unser Dank gilt Götz-Anders Nietsch, der den Lehrgang als Obmann exzellent organisiert und betreut hat, sowie Sven Fleischer, der uns als Schiffsführer ebenso exzellent anleitete und als Smutje (!) zudem für unser leibliches Wohl sorgte. Dem SCRhe danken wir für die Bereitstellung des gerade frisch lackierten „Rhe“. Außer einem zerbröselten Fenderbrett sowie einer geköpften Bojen-Laterne hat er uns schadlos überstanden.

P.S. Frage des Tages am Donnerstag: „Warum tun wir uns das eigentlich an?“ Inzwischen ist die Frage beantwortet.

Dr. Stephan Lunau



Mit den Hamburger Folkes über Himmelfahrt zur Helgolandtour 2009

Jedes Jahr versucht eine kleine Flotte von Folkebooten aus der SVAOe, über die Himmelfahrts-Woche nach Helgoland zu segeln. Das klappt wetterbedingt natürlich nicht immer. Aber manchmal schon. Lesen Sie, wie es uns in diesem Jahr erging.

Die Folkes FG 316, Fam. Lyssewski mit einem Kind, FG 1072 (ex FD 911), Fam. Zwirner mit drei Kindern, FG 601, Ehepaar Schlöbohm, FG 926, Ehepaar Wedemeyer und eine Hornet 30 mit Fam. Dedow (ehemalige Folkebootsegler) mit zwei



Auf der Rückfahrt in Glückstadt

Kindern brachen am Sonnabend, dem 18.05.09, vom Yachthafen Wedel elbabwärts auf. Erster Zwischenhafen sollte Brunsbüttel sein. Während FG 601 und FG 926 sehr frühzeitig starteten, so dass es ihnen gelang, die ganze Ebbe zu nutzen und dann mit dem ersten auflaufenden Wasser in den Alten Brunsbütteler Hafen einzulaufen, musste der Rest ab St. Margarethen den Motor anschmeißen, da die Tide kenterte und der Wind nachließ. Es war insgesamt ein ruhiges und schönes Segeln, das uns viel erhoffen ließ. Auf der Höhe zwischen Wischhafen und Freiburg auf der Brammer Bank konnten wir eine Kolonie Seehunde beim Sonnenbaden beobachten.

Am Sonntag ging es dann gemeinsam bei sehr gutem Wetter weiter nach Cuxhaven. Dort hatten wir Zeit für eine Radtour, um Benzin für unsere Outborder zu bunkern und um unsere eigene Energie bei McDonald's aufzufrischen.

Die Meinungen über die Wetterentwicklung gingen auseinander. Sollte man den Sprung zum roten Felsen wagen? Immerhin sind die Folkes offene Boote. Auch die termingerechte Rückkehr musste gesichert sein. Schließlich teilten wir uns



in zwei Gruppen. Die Hornet 30 und die zwei Folkes FG 316 und FG 1072 entschlossen sich, bei südlichen Winden um 3 Bft und ablaufendem Wasser loszusegeln. Es ging bestens. Die 35 sm nach Helgoland schafften wir in 5,45 h. Das war ein erfolgreicher Montag. Die weniger entschlossenen FG 601 und FG 926 gingen wieder elbauf und liefen in die Oste.

Am Dienstag hatten wir einen Hafen- und Erholungstag auf Helgoland verdient. Wir kauften Benzin und Bier, erkundeten die Insel bis zur Langen Anna, badeten im Meerwasserbad und aßen Knieper. Es war ein wunderschöner Tag für Kinder und Erwachsene.

Am Mittwoch wurde bei angesagten 3 bis 4 Bft aus SW der Rückweg angetreten. Daraus wurde ein langer Tag, da der Wind schnell einschlief und wir unter Motor erst nach guten 6 h wieder Cuxhaven erreichten.

Himmelfahrt, dem „Vatertag“, ging es die Elbe mit der Flut wieder aufwärts zunächst nach Otterndorf, wo wir das folgende Niedrigwasser zu einem fröhlichen Wattwandern nutzten. Auf der nächsten Etappe erreichten wir Glückstadt. Zunächst bummelten wir durch die hübsche Stadt, bis ein Gewitter über uns hereinbrach. Dabei wurde FG 316 einem Belastungstest unterzogen. Sechs Kinder von 7 bis 14 Jahren sahen in der Kajüte einen Film, und sechs Erwachsene klönten im Cockpit unter der „Kuchenbude“ über die Helgolandtour. Der Test wurde mit bestem Erfolg bestanden.

Am nächsten Tag ging es nach Wedel in den Heimathafen zurück. Dies war eine herrliche gemeinsame Woche mit insgesamt ca. 162 sm bei einer sehr guten und ausgewogenen Wetterlage.

Thomas Lyssewski



Christiansen

Bücher seit 1878

Neu erschienen:

KOMM MIT AUF GROSSE FAHRT!

Eltern möchten ihren Kindern das Wissen für Familientörns möglichst spielerisch vermitteln. Dieses mit Comics illustrierte Buch für die Altersgruppe 8 bis 12 zeigt den Einstieg in den Wassersport und gibt weiterführende Tipps.

UNSERE ÖFFNUNGSZEITEN:

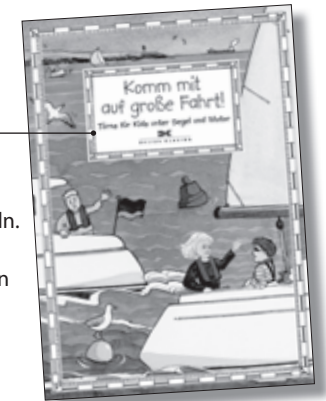
Mo bis Fr: 9.30 - 20 Uhr, Sa: 9.30 - 18 Uhr

Bahrenfelder Straße 79, 22765 Hamburg-Ottensen

Telefon: 040. 3 90 20 72 oder 040. 39 35 88

Fax: 040. 3 90 68 87, info@buecher-christiansen.de

www.buecher-christiansen.de



(kartoniert) € 14,90

SVAOe rettet uns aus einem Albtraum

Samstag, der 23.5.2009. Es ist 9.30 Uhr, kurz vor dem ersten Start. Wir befinden uns bei der 3. Weltmeisterschaftsausscheidung in Travemünde. Heute ist der dritte Tag von vieren. Unser Trainer wollte noch einmal schnell in unsere Segel gucken, damit wir für den 3–4er Wind gut gewappnet sind. Alles scheint normal.

Wir freuen uns auf den Wind und auf die Wettfahrten. Ein gutes Gefühl begleitet uns, die Ahnung, dass wir gut segeln werden und uns damit bessere Chancen beim Finale am Gardasee für die Weltmeisterschaft sichern. Doch soweit sollte es nicht kommen...

9.35 Uhr: Von einer Sekunde auf die andere wird unsere gute Laune zerstört. Jemand fährt mit Steuerbord in unseren Bug. Sein Vorstag raspelt sich bis kurz vor unseren Mast durch. Das Loch, das gerade dabei ist zu entstehen, ist so groß, dass man die gebrochenen Stringer sehen kann. Nach einer kleinen Beruhigung vom Trainer, werden wir in den Hafen geschickt. Diagnose: Totalschaden, mit viel Glück vielleicht noch reparabel.

9.40 Uhr: Wir sind auf den Weg wieder in den Hafen. Immer noch unter Schock fanden wir den so schön beginnenden Tag gar nicht mehr so rosig. Wir trauen uns beide nicht das Unheil anzuschauen, das man gut als Filmmaterial für den Film „Der Weiße Hai“ verwenden könnte.

An Land sahen wir erst den ganzen Schaden an unserem geliebtem Boot, dass erst zwei Jahre alt ist. Auch das machte unsere Laune nicht besser. Vor allem fragten wir uns, wie wir morgen bei dieser wichtigen Regatta segeln sollten. Zum Glück haben wir für Samstag, an dem vier Wettfahrten gesegelt worden sind, Wiedergutmachung bekom-



men, sodass wir insgesamt 10. wurden. Gute Voraussetzung fürs Finale, wenn bis dahin unser Boot wieder heile wird, wenn überhaupt...

Freudentränen. Durch harte Arbeit, gute Organisation und viel Mitgefühl von Maren, Daniel und vor allem vom Vorstand haben wir von dem besten Verein der Welt die Zusage bekommen, ein neues Boot kaufen zu können. Nun steht dem Finale nichts mehr im Weg. Das heißt weiter organisieren, ein nagelneues Boot aufbauen und trimmen, einsegeln, damit es schnell ist und viel viel basteln. Und das alles in zwei Wochen, denn am 5.6. sollte es schon zum Gardasee gehen.

Wir hatten noch mehr Glück. Unser „altes“ Boot wurde als reparierbar eingestuft und die Werft macht sich sofort an die Arbeit, auch wenn das wahrscheinlich so ein halbes Jahr dauern wird.

Auch wenn es dieses Jahr leider nicht ganz zur WM gereicht hat, sind wir erfreut, was der Verein alles für die Jugend tut. Wir wollen uns vom ganzen Herzen bei allen bedanken, die das ermöglicht haben und freuen uns auf das nächste Jahr mit einer neuen Chance zur Weltmeisterschaft. Das, was die SVAOe auf die Beine gestellt hat, hätte nicht jeder Verein getan, und das wissen wir sehr zu schätzen.

VIELEN DANK!!!

Rahel Haas und Birte Preuß

Elbeausfahrt 2009

Am 27. Juni trafen sich zehn Optisegler und auch sieben Jollensegler im Wedeler Yachthafen, um gemeinsam auf die Zeltausfahrt nach Drommel/Auberg einer Natur geschützten Elbinsel zu segeln.

Eigentlich wollten alle im Shorty segeln, doch unsere Trainer untersagten dies. Nachdem alle Boote fertig aufgetakelt waren, gab es eine kurze Besprechung und dann ging es los. Auf See waren ungefähr 3–4 Windstärken, und die RS Fewa, die beiden 420er Fiffi und Mausey und der Laser mussten immer im Kreis um die Optis segeln, da diese doch etwas langsamer waren. Nach ca. zweieinhalb Stunden spaßigem Segelns erreichten wir unser Ziel: Drommel/Auberg.

Und alle halfen mit, die Optis und die Jollen soweit hoch auf den Sand zu tragen, dass die Flut sie nicht erreichen konnte. Danach wurden das Gepäck und

die Lebensmittel auf die zum Zelten vorgesehene Wiese gebracht. Als alle Sachen transportiert waren, bauten wir unsere Zelte auf. Danach kam uns die Idee, zwei geeignete Bäume zu suchen und mit einem Opti-Schotblock eine Seilbahn zu bauen. Leider bemerkten wir erst nach fünf Stunden, dass die Seilbahn nicht konstruierbar war, da wir die nötige Spannung nicht aufbauen konnten.

Danach wollten fast alle baden. Die etwas älteren Teilnehmer nahmen die Herausforderung an, zu dem Begleitboot „Ben“ zu schwimmen und dort ein bisschen zu chillen. Unglücklicherweise bemerkten wir erst nach der Hälfte der Strecke die Kraft der Tide. Und so kam es, dass wir zum Schluss direkt hinter „Ben“ schwammen, obwohl wir querab zu dem Begleitboot gestartet sind. Als alle wieder trocken an Land waren, gab es Essen. Wir haben am Feuer Stockbrot gemacht, und Michi und Holly haben Fleisch gegrillt. Während des Essens

Törn

*Der Tag geht an mit Halsen: Schlag um Schlag
verschlingt der Kurs sich in die Archipele,
dass keins der Eilande im Logbuch fehle:
die Länge, Breite, wie's zum Winde lag .*

*An Deck das Tauwerk, Ladung laut Vertrag.
Zu leicht im Kiele, krängt nun die Kraweele.
Ins Bilgenwasser leckt des Schiffes Seele.
Wahrschau und Kopp weg! Sie geht über Stag!*

*Die Dünung wälzt sich her im steten Treck,
in Schwall und Gischt zertrennt der Bug die Fluten.
Kielwasser hetzt zum Himmel hinterm Heck.*

*Der Törn durchzackt die Karte über Eck.
Zenit und Nadir flackern durchs Vermuten
und vage Azimute ins Besteck.*

Robert Wohlleben

(Quelle: „Falsch und wunderbar“, Meiendorfer Druck 22)

bemerkte ich auf einmal ein Kleben an meinem Rücken. Sofort erkannte ich, dass mein Sitznachbar mir Ketchup auf den Rücken geschmiert hat. Danach begann eine wilde Ketchup-Schlacht – sehr zum Ärger der Trainer.

Spät am Abend gingen wir dann wiederholt baden, doch nur, weil die Mückenstiche an unseren Beinen so brannten. Die etwas Jüngeren gingen dann so gegen 22:30 ins Bett und die Älteren verblieben noch bis 2 Uhr morgens am Feuer. Am Morgen wurden die meisten gegen acht bis neun Uhr wach, und sofort wurde vorgeschlagen, wieder zu baden. Nach dem Baden wärmten sich alle an dem dauerhaft brennenden Feuer und aßen frische Brötchen, die Ralf mitgebracht hatte. Danach bauten wir die Zelte ab und badeten noch mal bevor es los ging.

Auf der zweiten Tour hatten wir zuerst ungefähr 3 Windstärken, doch dann segelten wir durch eine Enge, in der sehr viel Strömung war. Das war ein großes Problem, denn wir mussten aufgrund der Wassertiefe das Schwert etwas hochziehen. Als wir dann endlich von den Begleitbooten hinaus auf die offene Elbe geschleppt wurden, bekamen wir wieder Fahrt und steuerten auf einen Strand zu, auf dem eine Mittagspause geplant war. Es gab Trinken und Brötchen, die vom Morgen über geblieben waren. Auch ein weiteres Baden, dieses mal in Segelsachen, blieb nicht aus. Die vor Anker liegenden Begleitboote wurden eingenommen, und als wir die Funkgeräte entdeckten, gaben wir unsinnige Funksprüche, bis Ralf ein Verbot auf das Benutzen der Walkie-Talkies aussprach. Nach der netten Erholung nahmen wir Kurs auf unser eigentliches Ziel: den Wedler Yachthafen. Kurz vor Wedel begrüßte uns dann noch die „Aida“.

Danach, als alle Boote fertig für den Transport gemacht waren und alle fertig mit Umziehen waren, gab es ein wirklich leckeres Kuchen-Buffer für

alle, das von den Eltern der Segler spendiert und mitgebracht wurde. Es war ein tolles Wochenende, und wir hatten viel Spaß. Vielen Dank noch mal an unsere Betreuer. Wir hoffen, dass wir euch nicht zu sehr auf die Nerven gegangen sind.

Frederik Brand und Henrike Lunau

Kein Bock auf Verein?

Versuch einer Antwort auf Jürgen Schaper und Klecks

In seinem Editorial in den SVAOe-Nachrichten 3/2009 bedauert unser Kommodore Jürgen Christian Schaper die geringe Teilnahme und das mangelnde Interesse Jugendlicher und junger Vereinsmitglieder an einigen Veranstaltungen, bei denen er gerade von ihnen große Präsenz erwartet hatte. Klecks (für wen steht wohl dieses Pseudonym?) äußert sich in seinem Beitrag „Nur mäßige See“ ähnlich.

Einerseits kann ich Klecks und besonders Jürgen Schaper verstehen, denn der hat fast sein ganzes Leben lang Präsenz gezeigt und sich unermüdlich für die SVAOe engagiert. Andererseits möchte ich einiges zu bedenken geben:

Nicht für alle, auch nicht für die segelbegeisterten jungen Menschen, geht es immer nur um ihren Verein. Früher mag das anderes gewesen sein. Da hatten die jungen Menschen aber auch weniger um die Ohren. Da war die Segelei für viele das (einzige) Hobby überhaupt. Heute ist das Interessenspektrum viel breiter. Und man muss auch akzeptieren, dass viele manchmal einfach keinen Bock drauf haben, ihre Freizeit bei Vereinsaktivitäten und im Clubhaus zu verbringen – selbst wenn Beruf, Studium, Ausbildung, Jobs ihnen genug Zeit dafür ließen, was leider immer weniger der Fall ist. Mancher ist heute froh, wenn

er seine Wohnung gelegentlich auch mal im Hel- len sieht. Umso mehr Anerkennung verdienen diejenigen, die trotz eines stressigen Berufslebens und Verantwortung für eigene Firmen Zeit für ihren Verein opfern

Aber: In einem Verein Mitglied zu sein, kann doch nicht bedeuten, dass man mit einem schlechten Gewissen herumläuft. Weil man nicht zu jeder Ver- sammlung geht. Weil man nicht begeistert jedem Spendenaufruf folgt („Wer spendet denn mir mal was? – Mein Geld ist knapp genug!“). Weil man nicht bei allen Vereinsaktivitäten dabei ist. Weil man sich nicht so oft im Clubhaus sehen lässt. Weil man sich nicht ehrenamtlich engagiert.

Nicht für jeden ist Engagement in einem Verein die Erfüllung, Viele sind nur aus „praktischen“

Gründen Mitglied. Andere, weil es für sie einfach dazu gehört, als Segler auch in einem Verein zu sein. Auch wenn sie dessen Leistungen und Ange- bote selten oder nie in Anspruch nehmen.

Die Neigung zur Vereinsgliedschaft nimmt allgemein ab. Das gilt nicht nur im Segelsport. Man spricht von einer „Entkollektivierung“ der Gesell- schaft. Ob das weiterhin so sein wird – wer weiß? Vielleicht kommt auch mal eine Trendwende. Aber sicher ist, dass erhobene Zeigefinger der Sache der Vereine auch nicht dienlich sind.

Ich sage dies, obwohl ich auch ab und zu ehren- amtlich für die SVAOe tätig bin (als Hilfsredakteur der Nachrichten und im Archivausschuss), ebenfalls ehrenamtlich im Vorstand der Kreuzer- Abteilung des DSV, und auch dem DHH manche

KADEMATIC® K

Sicherheit an Bord!



KADEMATIC® - Rettungswesten bieten Sicherheit und Tragekomfort - für Familiencrews, Berufsschiffahrt, Seenotrettung und Feuerwehr.
Eine große Auswahl von Modellen garantiert für jede Größe und jeden Anspruch die richtige Weste.



KADEMATIC®
Seenotrettungsgeräte GmbH
ABC-Straße 16
22880 Wedel

Tel. +49 4103 / 12 11 880
Fax +49 4103 / 12 11 635

www.kademantic.de
info@kademantic.de

Arbeitsstunde in der Redaktion der Mitgliederzeitschrift „spende“. Mein Gewissen ist also so schlecht nicht. Ich sage dies auch, obwohl ich es gut und richtig finde, in einem Verein wie der SVAOe zu sein. Ich bin das nun schon mehr als 40 Jahre.

Ein Verein braucht beide Gruppen von Mitgliedern – die Aktiven und diejenigen, die nur (nur?) ihren Beitrag zahlen.

Wer etwas in Gang bringt, der muss auch mal Enttäuschungen in Kauf nehmen. Nicht alles, was man sich ausdenkt, plant und organisiert, bekommt zwangsläufig den Beifall aller.

Lieber Jürgen, lieber Klecks, freuen wir uns doch über jedes Mitglied – ob ehrenamtlich zum Engagement bereit oder nur als Beitragszahler und Name in der Mitgliederliste! Freuen wir uns über jeden, der der SVAOe die Treue hält! Freuen wir uns besonders über den Nachwuchs, der sich für das Segeln in der SVAOe entscheidet! – auch wenn wir ihn nicht so oft wie gewünscht im Clubhaus sehen. Solange er unter dem SVAOe-Stander segelt, ist es ok.

Norbert Suxdorf



Ein Nachsatz von Marcus Boehlich

Ich stimme Herrn Suxdorf weitgehend zu, jedoch meine ich, dass eine Crew, die ein im Unterhalt nicht ganz billiges Clubboot segelt, einerseits eine Verpflichtung gegenüber den Mitgliedern zur Berichterstattung hat (also auch zur Anwesenheit im Clubhaus), andererseits sich aber auch selbst einen Gefallen damit täte, im Clubhaus zu erscheinen, denn Mitglieder spenden nur für Gesichter, die sie auch gesehen haben.

Tod vor der Oste

Kenterung durch Dampferschwell?

Auf den ersten Blick sah die „Quintett“ aus Oberndorf an der Oste aus, als könne ihr gar nichts passieren. Das von Seglern oft mit Verwunderung betrachtete Fahrzeug war äußerst solide aus Aluminiumplatten zusammenschweiß. Doch sonderbar sah es schon aus, da es in keiner Weise mit irgendeinem herkömmlichen Bootstyp vergleichbar war. Da der Konstrukteur und Erbauer seiner Fantasie freien Lauf gelassen hatte, erregte das Produkt seiner Arbeit überall einiges Aufsehen. Die Segler nannten es spöttisch die „Lokomotive“, denn einer alten Dampflok sah es noch am ähnlichsten.

Am frühen Abend des Himmelfahrtstages auf der Oste aufwärts fahrend begegneten wir dem auffälligen Fahrzeug, das wir schon in den Vorjahren am Steg in Oberndorf/Bentwisch oder auf der Oste fahrend bestaunt hatten, oberhalb von Geversdorf. „Die wollen wohl nach Neuhaus“ dachte ich mir, denn ein anderes Ziel kam bei der angekündigten unruhigen Wetterlage und dem noch mindestens eine gute Stunde laufenden Ebbstrom eigentlich kaum in Frage. Später hörten wir von Oberndorfer Wassersportlern, dass Brunsbüttel das Ziel war.

Als wir eine gute halbe Stunde nach dieser Begegnung am Steg von Bentwisch festmachten, waren der 75-jährige Schipper der „Quintett“, seine erst 48 Jahre alte Frau und ihr Hund bereits tot! Die „Lokomotive“ war in der Ostemündung gekentert! Der Mann war ins Wasser gefallen, wo er sich nicht lange halten konnte. Die ertrunkene Frau und ihren Hund fand man später nach der Bergung beim Öffnen der Kajüte des gekenterten, aber noch schwimmenden Fahrzeugs. Wir kannten die Eigner außer einigen Worten am Steg nicht. Es ist dennoch schon ein eigenartiges Gefühl, wenn Menschen, denen man eben noch einen Gruß

rübergewinkt hatte, nur Minuten später nicht mehr am Leben sind.

Natürlich stellt sich die Frage nach der Ursache dieses Unglücks. Die Meinung der Oberndorfer, nach deren Ansicht die „Quintett“ in der Ostemündung wohl in die Böen des Gewitters geraten und dadurch gekentert sei, konnten wir widerlegen, da das Gewitter zum Zeitpunkt unserer Begegnung bereits durchgezogen war und nur noch ein ganz leichter Wind wehte.



Ein Blickfang am Bootssteg in Oberndorf war die „Quintett“ genannt: „Lokomotive“ Foto: Michael Evensen

Wir selbst hatten in der Ostemündung das kurze, aber heftige Gewitter mit starkem Regenfall und einigen Böen durchfahren und deshalb darauf verzichtet, das Einsetzen der Flut vor Anker abzuwarten. Das Wetter hatte sich danach aber schnell gebessert, sodass Wind oder Seegang, die vor der Ostemündung bekanntlich besonders unangenehm sein können, zum Zeitpunkt des Unglücks nicht herrschten.

Es liegt nahe, dass das 7,5 Tonnen schwere Fahrzeug durch Instabilität aufgrund der nach Meinung aller Beobachter viel zu hohen und schweren



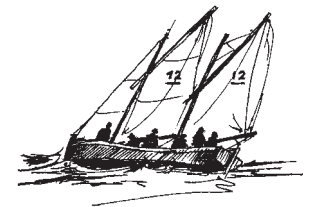
„Quintett“ nach der Bergung beim WSA Cuxhaven. Foto: Marcus Boehlich

Aufbauten im Schwell eines schnell fahrenden großen Frachters, der normal gebauten Booten nichts ausmacht, gekentert ist. Der Unfall wurde von dem elbauf laufenden Containerschiff „NYK Apollo“ beobachtet und gemeldet, doch kamen alle Rettungsversuche zu spät. Das gekenterte, aber noch schwimmfähige Boot wurde von der Wasserschutzpolizei nach Neuhaus eingeschleppt. Die Suche nach dem Schipper blieb ergebnislos.

Zu der Ursache des Unfalls und der Frage, ob die Rettungsmaßnahmen schnell und sachgerecht waren, muss die Untersuchung durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) abgewartet werden.

Der Unfall überschattete das auf den Himmelfahrtstag folgende Wochenende der Wassersportler an der Oste. Am Steg des Boots Clubs Oberndorf wehte der Stander halbmast.

Jürgen Schaper

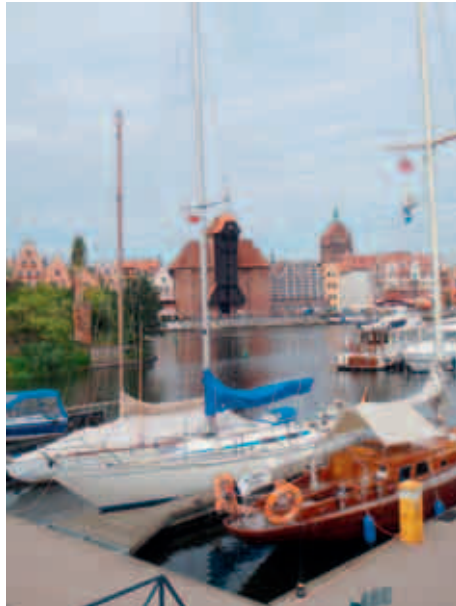


Sieben Wochen Starkwind

...und obendrein zwei Magenranke

Der Sommer 2008 ließ sich so schön an, dass man schon meinte, er würde immer so weiter gehen. Vielleicht war er für die meisten tatsächlich schön, und selbst wir können nicht direkt klagen. Aber Aeolus hatte seinen Windsack prall aufgefüllt und entleerte ihn ab Mitte Juli unermüdlich und knatternd. Das macht dann doch zu schaffen und wirft manche Pläne um. Dabei war unser Plan für diesen Sommer so gut durchdacht, und wir waren so gut vorbereitet, dass ein Scheitern nicht im Bereich des Möglichen schien. Aber man gut, dass wir nicht nur einen „Plan B“, sondern sogar einen „Plan C“ im Gepäck hatten.

Hier soll nicht die ganze Tour haarklein erzählt werden. Festhaltenswerter ist vielmehr, was der Wind alles mit uns angestellt hat. Der Plan war in groben Zügen: Meine Frau Renate und ich wollten unsere „Otium“ in zwei Wochen von der Elbe nach Danzig segeln, das schien uns gut machbar. Dann sollte sie zurück reisen und zwei Freunde sollten dort an Bord kommen. Mit denen, also nun zu dritt, sollte es in drei Wochen durch die baltischen Länder nach Finnland und durch den finnischen Schärenarchipel nach Stockholm gehen. Dabei wollten wir wenn möglich die interessanten Hauptstädte Riga, Tallin und Helsinki besuchen. Allerdings, diese Option hatten wir vorsichtigerweise in unsere Überlegungen eingestellt, könnte man bei Zeitknappheit Riga überspringen („Plan B“) und durch weitere Abkürzung sogar Tallin und Helsinki („Plan C“). Jedoch mussten wir zu festem Zeitpunkt in Stockholm sein, da die Heimflüge der beiden Mitsegler und die Anreise eines neuen Mitseglers unverrückbar gebucht waren. Schließlich sollte als letzte und „leichte“ Etappe die Rückreise zu zweit absolviert werden, wofür wir uns zwei Wochen vorgenommen hatten. Ein geringes Überziehen war



In der Marina Gdansk gegenüber dem Krantor

dabei hinnehmbar. Wenn man täglich etwa 50 bis 60 Meilen segelt, ist nicht nur die Rundreise gut zu schaffen, sondern es bleiben auch genügend Ruhepausen und Reserven. So schien es mir, und letztlich ging die Rechnung auch auf. Aber Aeolus hat uns allerlei Hindernisse in den Weg gelegt.

Bereits ganz zu Beginn, noch in Burgtiefe auf Fehmarn, mussten wir drei Tage vor Starkwind liegen bleiben. Damit war bereits ein guter Teil an Reserve aufgezehrt. Einen weiteren Tag mussten wir in Swinemünde abwettern. Dazu setzte ab Stralsund eine anhaltende Ostwindlage bei schönstem Sonnenschein ein, die uns erkennen ließ, wie lang die polnische Küste sein kann, wenn man sie aufkreuzen muss. Und nicht nur das. An jedem Tag entwickelte sich ab Mittag eine Thermik, die den Wind auf Starkwindstärke von 5–6 Beaufort aufrischen ließ, was einem das Kreuzen ja nicht gerade angenehmer macht. Die täglichen Etappen



Das Ännchen von Tharau auf dem Theaterplatz von Klaipeda

wurden kürzer. Wir bangten um den Mannschaftswechsel-Termin in Danzig. Aber man lernt, sich anzupassen. Wir starteten immer frühmorgens, um nicht so viel von der nachmittäglichen Starkwindphase abzubekommen, und das führte uns dann doch noch rechtzeitig zum Ziel. Kräfte schöpften wir in den schönen polnischen Häfen, die voller Betriebsamkeit waren, bei Spaziergängen und frischem Fisch vom Kutter. Danzig war schließlich Krönung und Belohnung des ersten Reiseabschnitts.

Ein Wort noch zu den Einreiseformalitäten, die das Segeln in Polen in der Vergangenheit ja bekanntlich etwas beschwerten. Polen wie auch die baltischen Staaten sind ab Ende 2007 Mitglieder des Schengen-Abkommens. Obwohl alle Häfen Seegrenzen und damit Außengrenzen der EU sind, verzichten diese Länder nunmehr, wie Skandina-

vien und Deutschland schon lange, auf jegliche Ein- und Ausreiseformalitäten bei Sportbooten. Es wird allerdings gerne gesehen, wenn man sich in Polen in jedem Hafen über UKW beim „Kapitanat“ meldet. Auch sonst ist eine Aufmerksamkeit der Grenzpolizei zu spüren. Die Hafenmeister notieren gewissenhaft den Schiffsnamen sowie den letzten und den nächsten Hafen. Offenbar wird das kontrolliert. Aber wir empfanden keinerlei Unannehmlichkeiten, nur Freundlichkeit. Übrigens sind die Lebensmittel- und Restaurantpreise geringfügig niedriger als bei uns, jedoch sind die Hafengelder ganz westlich.

Noch unter dem Eindruck der scharfen Maßnahmen der Vergangenheit, hatten wir uns mit Dokumenten gut ausgerüstet, vorsorglich sogar Crewlisten angefertigt. Man weiß ja nie. Europäischer Feuerwaffenpass für die Signalpistole und

Internationaler Bootsschein als Eigentumsnachweis waren beschafft. Aber nie wurden wir nach irgend etwas gefragt, Uniformierte kamen nicht in unsere Nähe. Crewlisten gehören nun endgültig der Vergangenheit an. Es ist ein freies Gefühl, in Polen und im Baltikum zu reisen, nicht anders als in Skandinavien. Und der Wind weht ja überall.

Der Wind war es auch, der uns zu Beginn des zweiten Reiseabschnitts nochmals drei Tage in Danzig festhielt. Die kann man dort zwar bequem verbringen. Wenn die wunderschöne Altstadt besichtigt ist, bieten sich Zoppot und Oliwa an, und man kann feststellen, dass Danzig auch weniger ansehnliche Stadtteile wie jede andere Großstadt hat. Aber wir hätten auf diese Bekanntschaften eigentlich viel lieber verzichtet und wären lossegelt. Als das dann zu gehen schien, mussten wir in Hel, gerade knapp 20 Seemeilen von Danzig entfernt, wieder wegen Starkwinds aufstoppen und



Kein Vergnügen, an dieser wüsten Pier in Möntu/Saareema zu liegen

einen weiteren Hafentag einlegen. Jetzt schien der Zeitplan endgültig in Gefahr.

Als wir dann zum Absprung nach Klaipeda, dem ehemaligen Memel, ansetzen können, dreht sich Aeolus freundlicherweise um, sodass aus dem Ost- ein Südwestwind wird und spendet reichlich aus seinem Sack. Das ist einerseits gut, denn wir wollen die 100 Meilen außen um die 12-Seemeilen-Zone der russischen Oblast Kaliningrad möglichst schnell schaffen, andererseits entwickelt sich sehr schnell eine mächtige See, und meine beiden Mitsegler bezeichnen sich als schonungsbedürftig. Gundolf sind gerade die Fäden einer Darmoperation gezogen worden und Günter hat sich, wie er vermutet, einen Magenvirus zugezogen. Beide verlangen ständig nach „magenfreundlichen“ Speisen und Getränken. Knäckebrot und Hühnerbrühe gehen gut.

Am nächsten Morgen schießen wir nur unter gerefftem Groß bei hohem Schwell zwischen die Molenköpfe von Klaipeda. Der längste Tagesritt ist geschafft und ebenfalls die Magenkranken und der Schiffer. Als wir erleichtert in der Marina festmachen, nehmen Jörn Groth und Frau unsere Leinen entgegen. Große Überraschung! Denen passt der SW nun gar nicht, denn sie wollen dahin, wo wir herkommen. Aber uns kommt die Richtung gerade recht und so nehmen wir den anhaltenden Starkwind gerne in Kauf. Am nächsten Morgen beim Auslaufen schaufeln wir uns so viel Wasser über Deck und Cockpit, dass nichts trocken bleibt und auch ein beträchtlicher Teil seinen Weg ins Schiff hinein findet. Ich fühle mich in alte Holzschiffstage versetzt. Die Magenkranken stöhnen. Aber, das muss ich ihnen lassen, sie bewahren immer gute Stimmung. Ich versorge sie mit leichter Kost, und sie sind fröhlich. Da kann kommen was will.

Bei anhaltendem Starkwind brausen wir die lett-ländische Küste entlang, besuchen Liepaja (Libau)



Hanko, ein Segelparadies

und Ventpils (Windau). Riga, das wie eine Brustwarze am äußersten Ende des großen Busens liegt, der seinen Namen trägt, haben wir aus unserem Plan gestrichen. Zu viel Zeit ginge verloren. Wir machen uns gleich nach Estland auf. Die Häfen sind in diesem Gebiet nicht eng gesät. So wählen wir am Ende eines windreichen Tages, als sich auch noch ein Gewitter entlädt, in Ermangelung besserer Angebote am Süden der Insel Saareema (Ösel), eine alleinstehende Betonpier. Sie ragt rechtwinklig ins Wasser und verspricht ein wenig Schutz vor dem Schwell. Die Sicht ist vor Regen fast null, und wir tasten uns vorsichtig heran. Die Pier ist etwa drei Meter hoch und unregelmäßig mit Autoreifen bestückt. Gundolf vergisst seine Beschwerden und erklettert sie waghalsig, guter Turner, der er ist, um die Leinen festzumachen. Der dichte Regen ist zum Platzregen geworden. Da löst sich aus einem Haus am Ufer eine Gestalt, kommt seelenruhig ohne Mütze, ohne Schirm, ohne Mantel, ohne Ölzeug, nur mit einem Arbeits-Overall bekleidet, auf diese für Yachten unmögliche Anlegestelle, verlangt 20 Euro Hafengeld und verschwindet wieder. Ach richtig, er schreibt sogar eine tiefend nasse Quittung aus.

Weiter geht's bei Starkwind und Böen bis 30 Knoten quer über den Rigaischen Meerbusen und in die estländische Inselwelt hinein. Die Inseln sind

größer als die finnischen und schwedischen Schären, stark bewaldet, offenbar wenig bewohnt, rau und sehr schön. Ruhiges Wetter und viel Zeit – wir hätten uns hier gerne umgesehen. In Virtsu finden wir einen sehr kleinen, aber immerhin geeigneten und geschützten Übernachtungshafen.

Der nächste Morgen begrüßt uns mit sechs Beaufort aus Süd, aber Sonne. Unsere Route führt uns erst nach Norden, dann nach Osten durch Schärengewässer. 60 Seemeilen sind hier eine normale Distanz zwischen Häfen. Nun ja. Die Magenkranken sind zäher, als man meinen sollte. Dann also los. Es hat weiter aufgebrist. Wir setzen nur die kleine Arbeitsfock und rauschen mit 7-8 Knoten dahin, kommen kaum mit der Navigation nach. Unser Zielhafen, Dirhami, ist bei der Windrichtung eine Notlösung. Man muss eine ca. zwei Meilen lange, teils sehr schmale und kaum betonnte Rinne gegen die Windrichtung hineinfahren. Eine Ansteuerungstonne hat es wohl mal gegeben, aber der Berichtiger hat sie in der Seekarte durchgestrichen und „missing“ daneben geschrieben („fehlt“). Finde ich sehr aufmerksam. Als wir dort ankommen, geht eine Schauerbö mit vollen acht Windstärken über uns hinweg. Wie sollen wir bloß in diesen Hafen hineinkommen? Mir wird ganz schlecht, auch ohne magenkrank zu sein. Zunächst wettern wir die Bö unter Maschine ab. Währenddessen lege ich zwei Wegepunkte fest, einen an der imaginären Ansteuerungstonne und den anderen am Molenkopf. Sehen kann man nämlich weder Mole noch irgendwelche Gebäude bei dem Wetter. Dann, als der Wind etwas nachlässt, geht es los. Die See kommt schräg von vorn und lässt uns mächtig taumeln. An Backbord brandet es nicht weit entfernt über die Felsen. Der Kurs ist schwer zu halten. Wie genau ist eigentlich unser GPS? Wir machen bei voller Motorleistung nur drei Knoten Fahrt über Grund. Dann stehen wir kurz vor der engsten Stelle. Mir ist das Maul trocken. Doch,



Viele freie Plätze im Wasa-Hafen vor dem Wasa-Museum

oh Wunder, die Magenkranken sind aufmerksam! Günter ruft: „Da ist eine Peilung am Ufer!“ Nun sehe ich sie auch. Wir stehen genau drauf. Links und rechts gischtet und brandet es über den Steinen. Kurze Zeit später sind wir im Schutz der Mole. Der Hafenmeister und andere empfangen uns hilfsbereit. Sie haben uns draußen beobachtet und sind voller Mitgefühl. Man soll sowas nicht machen. Aber manchmal hat man keine Wahl. Wir haben einen Drink verdient.

Trotz sehr guter Etmale in den letzten Tagen wird die Zeit jetzt knapp. Plan C tritt in Aktion. Tallin und Helsinki werden schweren Herzens geopfert. Wir rauschen über den Finnischen Meerbusen und sind in Hanko, Finnland.

Nun geht es durch den Archipel der Turku-Schären und der Åland-Inseln Richtung Stockholm. Der

Alle Fotos: Götz-Anders Nietsch

Wind behält die gleiche Richtung, nämlich Süd bis Südwest, aber er wird über den Inseln gebremst. Wir kommen in großen Sprüngen voran. Sind in den baltischen Gewässern ohnehin nicht so viele Segler unterwegs, so ist es in Finnland wegen der späten Saison ebenfalls ziemlich leer. Wir genießen freie Auswahl bei den Liegeplätzen, abendliche Sauna und wunderbares Segeln. Die Magenkranken erholen sich. Pünktlich erreichen wir Stockholm und liegen in einem – wer hat das schon erlebt – leeren Wasa-Hafen.

Nun soll es also nur noch mal eben nach Hause gehen. Günter und Gundolf erreichen frohgemut ihre Flugzeuge, und Freund Aka, als Wachablösung, trifft ein. Er hat die Wettervoraussage studiert und zieht ein bedenkliches Gesicht. Starkwindgefahr in der nördlichen Ostsee mit SW–W 5–6 und Schau-

er- und Gewitterböen. Kennen wir bereits. Nur ist ein Gewöhnungseffekt nicht zu verzeichnen.

Bis Dalarö, unserem ersten Hafen nach Stockholm, bieten die Schären ganz guten Schutz. Dann wird es freier gegen Süden. Aber der Wetterbericht – obwohl er wie täglich Starkwind und schwere Schauerböen voraussagt – spricht von Nordwest. Das soll uns recht sein. Nur irrt er sich diesmal. Der Wind dreht auf Süd. Wir fahren durch sehr enge Schärenfahrwasser und suchen abends eine im Handbuch als „traumhaft“ bezeichnete Ankerbucht auf. Die einzige Öffnung geht ausgerechnet nach Süden. Um etwas Schutz zu haben, gehen wir sehr weit ans Ufer und haben auch noch Grundberührung. Wir träumen von einer guten Marina.

Es ist uns wichtiger, voran zu kommen, als schöne Plätze aufzusuchen. Dazu bietet sich das Wetter auch nicht an. Mit einem Reff im Großsegel und kleiner Fock geht es bei kräftigen westlichen Winden südwärts. Fyrudden und Figeholm heißen unsere Häfen. Überall finden wir Platz mit reichlicher Auswahl. Wenn man zu zweit segelt, und das bei viel Wind und ständiger Arbeit an den Schoten, ist das Navigieren in den Schärengewässern ganz schön anstrengend. Abends bereiten wir unsere Konservenmahlzeiten zu, trinken noch einen Rotwein und fallen früh in den Schlaf.

Nach Figeholm sind die Schären zu Ende. Es geht in den freien Kalmarsund. Wie täglich sagt der Wetterbericht Starkwind an. Und es kommt auch so. Aber aus Nordwest ist er uns willkommen und wir machen schnelle Fahrt nach Kalmar. Abends verspricht uns der DWD wiederum Starkwind für den nächsten Tag. Wie beruhigend. Aber diesmal kommt es anders. Wir treffen auf Sonnenschein, schwache Winde aus südlichen Richtungen und rasant steigendes Barometer. Wer hat hier einen Fehler gemacht, Aeolus oder der DWD? Irgendjemand hat hier ein Hochdruckgebiet übersehen.

Zunächst müssen wir motoren, aber dann reicht es zum Kreuzen. Erst kurz vor dem Dunkelwerden kommen wir in Utклиppan an.

Und es bleibt schön! Bei leichten östlichen Winden segeln wir über eine Hanö-Bucht, wie man sie selten erlebt. Uns schwant Böses. Und tatsächlich erreicht uns in Simrishamn die neue Starkwindwarnung. Wir müssen einen Tag dort bleiben, bei Südost 6–7 steht eine solche Brandung auf die Hafeneinfahrt, dass wir nie herausgekommen wären. Am Folgetag gelingt uns bei kräftigem West die Umsegelung Sandhammerens und des Schießgebietes, das wir wegen falsch verstandener Beschreibung viel zu weit umfahren und kreuzen nach Gislövsälge. Abermals müssen wir bei West 6 im Hafen bleiben, und zwar diesmal zwei Tage. Es reicht langsam.

Dann dreht der Wind auf Südwest, und wir wollen einfach nicht länger abwarten, auch wenn immer noch Starkwind angesagt ist. Nach Klintholm müssten wir kommen können. Schon im Hafen binden wir das erste Reff ein, aber draußen überraschen uns bald volle sechs Windstärken. Wir stecken ein weiteres Reff ein und knüppeln über eine aufgewühlte See. Als wir Klintholm erreichen, brauchen wir erstmal etwas Ruhe, aber die finden wir in einem ungewohnt leeren Hafen. Bei Starkwind geht es weiter über Gedser nach Burgtiefe, aber alles wird leichter zu ertragen, da wir teils unter dem Schutz von Falster segeln und über den Fehmarnbelt auch bequem anliegen können. Fast sind wir zu Hause. Nur noch das kleine Stück nach Holtenau. Aber das hat es wieder einmal in sich. Das Wachboot am Schießgebiet Todendorf weist uns ganz östlich um die Warntonnen, was zunächst einfach ist, aber dann müssen wir einen weiten Weg bei Südwest 6 mit Schauerböen von 7 in die Kieler Förde hinein aufkreuzen. Noch in der Friedrichsorter Enge schickt uns Aeolus einen beson-

Beckerbillett · Hamburg
 Telefon 040 - 399 202 - 0 · Telefax 040 - 399 202 - 99
 Eintrittskartendruck und Kassensysteme dtp@beckerbillett.de · www.beckerbillett.de

ders kräftigen Furzer aus seinem Sack und drückt uns platt auf die Seite.

Doch schließlich ist der Kanalhafen erreicht. Der Rest nach Hause ist Routine. Auf der Elbe atmen wir auf. Was für ein schönes Gewässer! Aeolus lässt die letzten Winde entweichen, bevor er seinen Sack zumacht.

Warum ich das erzähle? Nun, einerseits waren wir durch Karsten Möllers Bericht angelockt, der fast dieselbe Reise 2005 mit „Bottle Imp“ gemacht hat (siehe www.svae.de/navigation/reiseberichte), und die wir nachmachen wollten. Andererseits wollte ich zeigen, dass den besten Absichten manchmal ganz ungewöhnliche Einfälle des Windgottes entgegenstehen. Wenn wir uns nicht zwingende Meilensteine auf unserer Route vorgenommen hätten, dann hätten wir vielleicht abgebrochen, als es noch ging. Aber dann wären wir um dieses Erlebnis ärmer gewesen.

Götz-Anders Nietsch

Modellyacht gegen Opti?

Premiere im Hamburger Yachthafen

Das Thema America's Cup und die verwendeten Boote waren und sind zu jeder Zeit ein faszinierendes Gesprächsthema für Segler. So kommt man als Modellbauer auch nicht umhin, sich zumindest mal theoretisch damit zu beschäftigen. Um nun aber einen Anstoß zu haben, solch ein Projekt zu starten, braucht es einen speziellen Auslöser. Was wäre da besser geeignet als eine Wette.

So wettete ich eines Tages mit meiner Tochter, dass ich ein Modellboot baue, welches schneller segelt, als sie in ihrem Opti. Nachdem durch meine Frau und verschiedene andere Personen in meinem Umkreis zwar mein Geisteszustand angezweifelt, ich aber trotzdem für halbwegs normal gehalten



Schneller als ein Opti? Bernd Blohms rekordverdächtiges Modell



Wer gewinnt? Die beiden Wettkontrahenten nach dem Probeschlag
Fotos: Bernd Blohm

wurde, ging es los. Zeichnung erstellen (angelehnt an die Boote der vorletzten AC-Kampagne), Form bauen, Rumpf laminieren, Rigg und Segel herstellen, Fernsteuerung einbauen, und schon waren 2 ½ Jahre vorüber... und die Wette verloren! Ich hätte bis zur Vollendung des 15. Lebensjahres meiner Tochter fertig sein müssen.

Egal, die Regatta wird trotzdem noch stattfinden. Wir haben aber nun ein riesiges Modellboot, von dem keiner weiß, wo es gelagert werden soll, denn seine Maße sind erheblich:

Lüa: 1,68 m, Tiefgang: 0,63 m, Gewicht: 9,5 Kg, Mastlänge: 2,17 m, Gesamthöhe: 2,89 m und Segelfläche: 1,22 m².

Der erste Probeschlag sollte möglichst ohne allzu großes Aufsehen ablaufen. So ging es am Sonnabend, dem 6. Juni unter fachkundiger Aufsicht unseres Modellboot-Obmanns Michael Müller bei böigem NE-Wind im Hamburger Yachthafen das erste Mal aufs Wasser, und ich denke, man kann sagen, dass es erstaunlich gut lief. Das Boot segelte gut und machte einen tollen optischen Eindruck auf dem Wasser.

Wenn das Wetter es erlaubt, werden wir also irgendwann im Wedeler Strandbad die Regatta Opti gegen Modellboot starten... Der Bericht darüber folgt!

Bernd Blohm

Beilagenhinweis

Bitte beachten Sie die Beilage zur Elbe-Ausklang-Regatta sowie zum Absegeln in dieser Ausgabe.

Interessantes Winterhalbjahr

Altjunioren gestalten offene Vereinsabende wieder mit unterschiedlichem Programm

Peter Mendt und sein bewährtes Team haben während des zurückliegenden Winterhalbjahrs wieder für ein interessantes, wenn auch sehr unterschiedlich besuchtes Programm innerhalb und außerhalb des Clubhauses gesorgt. Darüber hier jetzt ein kleiner Rückblick, der erstens zeigt, was Sie alles versäumt haben und zweitens Ihnen hoffentlich genügend Appetit auf das kommende Winterhalbjahr macht. Es wird hier noch einmal darauf hingewiesen, dass die Abende am ersten Dienstag des Monats stattfinden und etwa ab 18.00 Uhr mit einem allgemeinen Klönschnack beginnen. So gegen 19.30 Uhr gibt's dann eine unterhaltende Darbietung, meist mit Filmen, Videos, Dias, Vorträgen oder Vorlesungen. Zum Abschluss des Abends wird meistens einer gesungen. Wer nicht singen kann oder will, verkrümelt sich an die Bar. Alle Veranstaltungen sind für alle Mitglieder und Gäste offen! Auch wenn jetzt noch schönes Segelwetter herrscht: Freuen Sie sich also auf das kommende Winterhalbjahr.

Im Clubhaus lag zwischen Sept. 2008 und Mai 2009 diesmal folgendes an:

2. Sept. 08: Film „Hamburg in den 50er Jahren“,

7. Okt. 08: Filmdokumentation „Die Rache der Ozeane“,

4. Nov. 08: Lichtbildvortrag von Wolfgang Mackens über seinen Urlaubstörn 2007 und DVD-Bericht über die Geschichte der Nordseewoche,

2. Dez. 08: Ein Film vom „Middle-Sea-Race 08“ sowie Bilder zum Thema „Baden in der Elbe“,

6. Jan. 09: „Volvo-Ocean-Race“ und Reisebericht von Süd-Chile,

- 3. Febr. 09:** „International Rule der I-Yachten“,
3. März 09: „100 Jahre Schärenkreuzer“,
7. April 09: Lichtbildvortrag von Karsten Möller über seinen Norwegen-Törn 2007,
5. Mai 09: Lichtbildvortrag von Jens Jorjan über seine Reise durch Frankreich 2008.

Das Wissen um die Fertigung von Fancywork zu vertiefen, war an drei Nachmittagen, jeweils vor Beginn des Abends, der Wunsch von sechs bis sieben Teilnehmern. Peter Schlichting hat mit sehr viel Geduld dieses Thema an Hand von mehreren Arbeiten erfolgreich in der Praxis vermittelt. Vorgelesen haben an neun Abenden Norbert Anbergen, Jürgen Kluth, Wolfgang Mackens, Jürgen Schaper und Jørg Schildt. Gesungen wurden an acht Abenden insgesamt 24 Lieder aus dem Fundus der Alt-Junioren. Statistisches: Im Winterhalbjahr 08/09 kamen nach unserem Gästebuch insgesamt 263 Teilnehmer, höchste Teilnehmerzahl 37, niedrigste Teilnehmerzahl 19. (Es ist also immer noch genügend Platz für mehr Teilnehmer!)

Aktivitäten außerhalb des Clubhauses:

06. Jan. 09: Besichtigung der „Festung Grauerort“ und des Kehdinger Küsten-Schiffahrtsmuseums“ Wischhafen mit 48 Teilnehmern,

08. April 09: Besichtigung der Lotsenstation Revier Hafen Hamburg mit 18 Teilnehmern,

Der nächste Winter kommt bestimmt

Deshalb schon einmal vormerken. Offene Clubabende – veranstaltet von den Altjunioren, mitgestaltet von allen, die etwas zu Unterhaltung und Geselligkeit beitragen können – **für alle offen** – erstmal bis zum Jahresende jeweils am: 1. September, 6. Oktober, 3. November und 1. Dezember 2009. Die Bar ist ab 18.00 Uhr geöffnet!

Vorgesehene Besichtigungen im Herbst 2009: Der Nautischen Zentrale Hamburg Hafen, einer Reeperbahn (nein, nicht der Reeperbahn!), des

neuen Schiffssimulators in Schenefeld, der Meta-Baggergutverwertung Elbe in Finkenwerder und der Kattwyk-Hubbrücke am Köhlbrand.

Wir freuen uns auf Ihre/Eure Teilnahme!

Dies und das

Boehlich Seeamtsbeisitzer

Der ehemalige Vorsitzende der SVAOe Marcus J. Boehlich ist zum 1. Juni 2009 zum Beisitzer an den Seeämtern Hamburg, Kiel und Rostock ernannt worden

Edeka Kampmann geht an Bord!

Der Wedeler Frischemarkt hat einen Lieferservice für Lieger und Besucher im Hamburger Yachthafen aufgenommen. Mit Schiffszwieback und Pökelfleisch sind die Bootsbesatzungen von heute längst nicht mehr zufrieden, und schon gar nicht, wenn sie ihren Urlaub an Bord im Hamburger Yachthafen verbringen. Täglich nimmt das Kampmann-Team Kurs auf den Hafen, sammelt bis 20.30 Uhr Bestellungen ein und bringt das Gewünschte am nächsten Morgen ab 08.00 Uhr direkt an Bord!

Der neue Geschäftsführer der HYG, André Waage, hat diesen Service angeregt, da Immer wieder Wünsche nach einer besseren Versorgung geäußert werden. Denn wer mag im Urlaub morgens schon gern auf frische Brötchen und die Zeitung verzichten? Nicht jeder hat ein Fahrrad an Bord oder Lust, sich zu den entfernten Geschäften aufzumachen. Ab sofort können bis abends Bestelllisten ausgefüllt werden, und Edeka Kampmann liefert das Notwendige ohne große Mehrkosten. Denn egal, ob es sich nur um ein einziges Glas Marmelade oder den Großeinkauf vor dem Ferntörn handelt: Pro Schiff bleibt es bei nur einem Euro für den Lieferwagen-Sprit und Lieferjungen-Aufwand. Auch Sonderangebote werden weitergegeben.

Aus dem DSV

Zukunft des Segelsports

Für das Diskussionsforum No. 1 des Deutschen Seglertages 2009 steht „Die Zukunft des Segelsports – Analyse und Strategien“ auf der Agenda. Wer sich mit dem Thema beschäftigen möchte, findet die bisherigen Arbeitsergebnisse des DSV-Präsidiums und des Seglerrates auf der Homepage www.dsv.org im News-Bereich unter dem Titel „Zukunft des Segelsports“.

Sailing Team Germany

Am 2. Juni wurde in Düsseldorf Yachtclub die Initiative „Sailing Team Germany“ vorgestellt. Die Initiative will ergänzend zum bisherigen Fördersystem eine Organisation aufbauen, die gemeinsam mit Sponsoren und Partnern neue Wege der Segelsportvermarktung einschlägt. Unter dem Dach des Sailing Team Germany wollen leistungssportorientierte deutsche Segelvereine, Landesseglerverbände, der Deutsche Seglerverband und Veranstalter von Großevents zusammenarbeiten, um die Vermarktung zu optimieren und den Spitzen- und Leistungssport gezielt zu fördern. Dazu DSV-Präsident Rolf Bähr: „Unser Ziel ist: mehr Medaillen bei den Olympischen Spielen 2012 und 2016. Wir müssen jetzt starten, wenn wir erfolgreich sein wollen. Für 2012 können wir nach derzeitigem Leistungsstand nur einen Teil der olympischen Klassen besetzen. Diesen Zustand werden wir ändern!“ Weitere Informationen: www.sailing-team-germany.de

hanseboot-Aktion „Kids go free“

Zur 50. hanseboot (24.10.–01.11.2009) werden Kinder und Jugendliche bis zu einem Alter von einschließlich 15 Jahren freien Eintritt haben. Für Erwachsene gilt: Aus der bisherigen Tageskarte wird die Comeback-Karte für 13 Euro (ermäßigt 11 Euro). Diese berechtigt zum Wiedereintritt ab

15 Uhr an einem beliebigen weiteren Tag. Wer sein Ticket bis zum 30. September unter www.hanseboot.de kauft, nimmt an der Jubiläumsvorstellung teil, bei der als Hauptpreis eine einwöchige Segelreise auf die Balearen winkt. Der DSV plant für seinen Stand in Halle B5 eine Präsentation zum Thema „Training – Trimm – Taktik“. In deren Rahmen werden Top-Kadermitglieder Tipps an junge Segler weitergegeben.

(Quelle: DSV-Intern III/2009)

HOK wieder schiffbar?

Von der Oste zur Weser mit kleinen Booten

Habe ich richtig gelesen? Muss das nicht richtig NOK heißen? Nein, hier ist ausnahmsweise mal von seinem kleinen Bruder die Rede: dem Hamme-Oste-Kanal. Wie bitte? Wo ist der denn, werden Sie fragen. Die Oste, nicht die Ostsee, die kennen natürlich alle. Aber die Hamme? Nie gehört. Wo fließt die denn? Ich bin doch kein Bremer!

Also zunächst etwas niedersächsische Geografie: Die Hamme ist ein Nebenfluss der Wümme oder umgekehrt. Wo sich, nördlich von Bremen, beide treffen, werden sie zur Lesum, die wiederum ein Nebenfluss der Weser ist. Zurück zur Oste. Die fahren die meisten, jedenfalls die mit Mast, höchstens bis zur Straßenbrücke Osten. Die geht leider nicht zu öffnen. Motorboote können ein gutes Stück weiter bis Bremervörde, wo durch ein Stauwerk Ende der Schifffahrt ist.

Kleine Boote können die Oste durch eine stimmungsvolle Landschaft noch weiter aufwärts fahren und treffen nach 8 km auf eine Abzweigung nach Steuerbord, oder heißt es da schon nach „rechts“? Das ist die nördliche Einfahrt in den Oste-Hamme-Kanal, wie er früher hieß. Schon

nach 16 km mündet er in die erwähnte Hamme, die durchs Teufelsmoor an Osterholz-Scharmbeck vorbei führt. Der kleine Kanal, mehr ein Graben zwischen zahlreichen Moordörfern, ist schon lange nicht mehr schiffbar.

Meine letzte Information ist über 80 Jahre alt! Dafür war sie sehr präzise. Sie stammt aus: Heinrich Albrecht „Der Wassersportler auf der Niederelbe“ (1926 bei Broscheck). Damals war der Kanal, über den das Buch genaue Angaben und Maße enthält, noch 0,88 m tief und für kleine Boote passierbar. Nach den Recherchen für mein eigenes Buch „Die Nordseeküste“ (1987 bei Edition Maritim) war er wegen verfallener Schleusen schon seit Jahrzehnten nicht mehr schiffbar, und so wurde er nicht erwähnt.

Jetzt gibt es eine Initiative zur Reaktivierung dieses „landschaftlichen Kleinods“ (RHOK). Mal sehen, was dabei rauskommt. Für Rassys 42 Füßer bestimmt nix, aber vielleicht für Schwertboote – falls es die dann noch gibt. Und natürlich für kleine Motorboote. Vielleicht kann man unter www.niederelbe.de/hamme/denkschrift.htm bald mehr erfahren.

-s



Das besondere Buch aus unserer Clubhaus-Bibliothek

„Die See mein Leben“ von Elis Karlsson

Um den Besuchern unseres Clubhauses dieses besondere Buch zu empfehlen, möchte ich nicht viele eigene Worte machen, sondern Alan Villiers sprechen lassen. Er ist prädestiniert, denn er war Segelschiffskapitän und Schriftsteller.

In seinem Vorwort zu Elis Karlssons „Die See mein Leben“ sagte Alan Villiers: „Es gibt viele Bücher über die letzten großen Kap-Horn-Segler, die aus dem kleinen finnischen Hafen Mariehamn auf den Ålands-Inseln kamen – mehr als genug, sollte man meinen... Dieses Buch aber ist anderes, hier hat endlich ein Äländer, ein Seemann von Beruf, die Feder in die Hand genommen. Elis Karlsson ist ein Äländer alter Schule, der als junger Mensch auf kleinen baltischen Schiffen begann und zu Schiffen großer und größter Rahtakelung aufstieg. Er diente auf der berühmten Herzogin Cecilie und war auf diesem schönen Schiff, als es bei Bolt Head aufließ und sank. Er war Steuermann auf der Bark Penang, einem Schiff, das bekanntlich schwierig zu führen war. Auch auf Dampfern tat er eine Weile Dienst; er war Offizier auf dem Nordseedampfer Bodja, als ein Sturm das Schiff gegen die norwegische Küste warf. Aber er war kein Gast auf diesen Schiffen: er lebte mit ihnen. Ihre Fahrten und Reisen, ihr Leben wurden sein Leben – Monat für Monat, Jahr für

Jahr, fast ein ganzes Leben... Was Elis Karlsson erlebte, hat er hier aufgeschrieben... Es steht alles da, nüchtern berichtet. Nichts ist aufgemacht: Schiffe und Reisen sprechen für sich selbst. Was Karlsson liefert, ist ein echtes Zeugnis über die Zeit der letzten Segelschiffe – ein erstklassiges Dokument, ein wirklich überzeugender Beitrag von historischem und menschlichem Wert.“

Mehr braucht es nicht, um auf dieses Buch neugierig zu werden. In einem Punkt möchte ich Alan Villiers widersprechen: „nüchtern aufgeschrieben“ hat Elis Karlsson seinen Bericht keineswegs. Er hatte einen scharfen Blick, aber er schrieb alles andere als nüchtern – Prosa und Poesie beherrschte er gleichermaßen. Wären ihm sonst Passagen wie diese gelungen, in der er seine frühen Segelerfahrungen im offenen Boot seines Vaters beschreibt:



„Herzogin Cecilie“. Auch Alan Villiers war auf der „Herzogin“ gefahren und hat ein Buch darüber geschrieben



Elis Karlsson als Erster Offizier auf der „Herzogin Cecilie“. Fotos aus „Die See mein Leben“

„In den schaumbedeckten Wassern des Fjärds glitt das Boot mit dichtgeholten Segeln hart am Wind dahin. Die beiden Spritsegel waren gerefft, und ein kräftiger Wind presste das Dollbord in Lee nieder. Die Schutzplanken waren festgemacht, aber von Zeit zu Zeit spülte ein schaumiger Wellenkamm darüber... Wenn das Boot sich auf einen Wellenberg hob, sah der Junge weit über das Dollbord hinaus, wo die weißgekrönten Wogen einander in die blaue Ferne jagten. Alles war in Bewegung: die ziehenden Wolken, die nickenden Masten, schwankend und knarrend in den Duchten, die feuchten Segel, die sich nach Lee neigten und das Boot selbst, das krachend ins Wasser schnitt. Eine Welle der Liebe zu diesem Boot überkam den Jungen, und er schmiegte sich gegen die warmen Bretter, zog den Duft von geteertem Holz und Salzwasser ein und lauschte dem lauten Gurgeln der See hinter den Planken.“ Genug. Ich muss jetzt sofort zum Segeln!

Norbert Suxdorf

PS: Der Titel der englischen Originalausgabe lautet „Mother Sea“. Die deutsche Übersetzung von Ulrich Zimmermann erschien 1965 bei Delius, Klasing und Co. Aus dieser Ausgabe habe ich zitiert.

1 8 8 6



LOUIS LOUWIEN

Tischlerei GmbH

Wie es Euch gefällt
Möbel und Mehr

Telefon 04101 / 40 29 99 ■ Mobil 0177 / 840 30 06

www.tischlerei-louwien.de

Bücher für Sommer und Herbst

Erinnerungen einer Weltumseglerin

Alle kennen den mehrfachen Weltumsegler Wilfried Erdmann. Aber wer kennt Astrid Erdmann? Die Tochter einer Einhandseglerin, die sich in den jungen unbekanntem Segler und späteren Autor verliebte, ihn mit 24 Jahren heiratete und mit ihm gleich um die Welt segelte? Es wurde also höchste Zeit, dass sich die Sportlehrerin, Seglerin und über Jahrzehnte Hauptmitwirkende an einem Dutzend Bücher ihres Mannes mit ihrer Autobiografie selbst ein bisschen ins seglerische Licht setzte. Entstanden ist dabei ein gut lesbares Buch über Erinnerungen und Erfahrungen, gemeinsame und eigene, von dem weiten Spielfeld der Erdmanns zwischen der weiten Welt und der heimatischen Ostsee. Die nachdenkliche Frau und immer noch aktive Seglerin lässt den Leser, aber vor allem die Leserin teilhaben an einem eindrucksvollen und faszinierenden Lebenskurs unter Segeln.

Astrid Erdmann, Die Weltumseglerin, 288 Seiten, 57 Farb- 38 S/W-Fotos, Delius Klasing Verlag, Bielefeld (ISBN 978-3-7688 2596-2) € 22,90

„Dagmar Aaen“ weltweit

Arved Fuchs und sein inzwischen 80 Jahre altes Expeditionsschiff, der Haikutter „Dagmar Aaen“, sind inzwischen – nicht nur unter Seglern – feststehende

Begriffe. Der Autor zahlreicher Bücher zieht jetzt eine Zwischenbilanz und erzählt die bisherige Geschichte seines Schiffes, mit dem er so ziemlich alles befahren hat, wohin es ein abgehartetes Seglerherz ziehen könnte. Authentisch und aufrichtig berichtet er nach seinen Reisen, Expeditionen, Erfahrungen und Erlebnissen jetzt über sein Schiff. Dessen Reisen führten durch warme und kalte Gewässer, über den Atlantik, den Pazifik, um Kap Hoorn und durch die Magellanstraße, durch die Nordwest- wie auch durch die Nordost-Passage, nach Island, Grönland, Spitzbergen und zur Bäreninsel. Kaum ein Schiff, zumal so ein kleines, und ein Schiffer können auf ein derartiges weltweites Lebenslog zurückblicken. Dazu kommt das Erzähltalent des Autors, das auch diese Schiffsbiografie wieder zu einem informativen und literarischen Genuss macht.

Arved Fuchs, Kein Weg ist zu weit, Die Geschichte der „Dagmar Aaen“, 144 Seiten, 99 Farb- 14 S/W-Fotos, 9 Abb., 6 Karten, 4 Risse, Delius Klasing Verlag, Bielefeld (ISBN 978-3-7688-2597-9) € 22,-

Der „Nur-Segler“

Es hat wohl niemals einen fanatischeren Segler gegeben als den vor 10 Jahren in der Irischen See gebliebenen Franzosen Eric Tabarly, der nahezu jedes Abenteuer gemeistert hat. Er war sowohl Rekordjäger sowie Erfinder und damit ein Pionier auf dem Gebiet der modernen Yachtkonstruktionen als auch ein Traditionalist und Liebhaber klas-

sischer Yachten, wie die liebevolle Erhaltung und Erneuerung des 100 Jahre alten Schiffes seines Vaters, seiner ersten „Pen Duick“ zeigt. Dem 1931 geborenen Flieger und späteren Marineoffizier wurde nach den ersten Erfolgen genügend Zeit gewährt, um seiner Leidenschaft zu frönen. Dies Buch ist weder ein Roman noch eine Biografie der französischen Seglerlegende. Die von seiner Frau und seinem Mitsegler herausgegebene Foto- und Textdokumentation seiner Boote und Erfolge ist ein Muss für jeden, der sich mit der Geschichte von erfolgreichen Seglern und ihren Yachten beschäftigt.

Jaqueline Tabarly/Daniel Gilles, Éric Tabarly – Ein Seglerleben, 232 Seiten, 209 Farb- 164 S/W-Fotos, 12 Risse, Delius Klasing Verlag, Bielefeld (ISBN 978-3-7688-2474-3) € 22,90

Wunderbare Schiffsporträts

Das Altonaer Museum besitzt mit rund 350 Schiffsporträts wohl die größte Anzahl dieser repräsentativen Kunstwerke aus dem 18. und frühen 19. Jahrhundert, die bedauerlicherweise in ihrer Gesamtheit bisher weder ausgestellt noch publiziert wurden. Noch seltener konnten sie mit den notwendigen umfassenden begleitenden Dokumentationen versehen werden, da es diese im großen Umfang nicht gab. Über mehrere Jahre konnte diese bedeutende Sammlung vom Altonaer Museum dankenswerterweise geordnet, restauriert, katalogisiert und fotografiert werden. Zu jedem Schiff wurden dessen Bau- und Lebensdaten, Eigentumsverhältnisse sowie deren Maler und Auftraggeber ermittelt und aufgelistet. Am Ende entsteht darüber eine respektable Bestandsaufnahme in drei großformatigen Bänden, von denen bisher zwei erschienen sind, ein umfangreicher besonderer historischer Leckerbissen für jeden Liebhaber klassischer Segelschiffahrt. Das sowohl wertvolle informative als auch ausgesprochen schöne Gesamtwerk wurde von einzelnen För-

derern und dem Verein der Freunde des Altonaer Museums finanziert.

Das Schiffsporträt, Dekoration und Dokument, Band 1 (2007), 264 Seiten (ISBN 978-3-89757-394-9), Band 2 (2008), 286 Seiten (ISBN 978-3-89757-401-4) mit durchgängig farbigen Abbildungen, Hrsg. Boye Meyer-Friese, Verlag H. M. Hauschildt, Bremen, je € 58,-

Segeln für Kinder

Segeln lernen ist für Kinder eine Selbstverständlichkeit. Jedenfalls aus der Sicht ihrer schippernden Eltern. Sehen sie das aber selbst auch so? Die Frage muss in Anbetracht der pädagogischen Fähigkeiten mancher Eltern erlaubt sein. Es genügt eben nicht, seinem Kind die nötigen Handgriffe am Außenborder beizubringen, um es dann zu lärmenden Rundfahrten im Hafen auszusetzen. Es bedarf schon etwas mehr, um die Liebe der Kleinen für die kompliziertere Bewegung eines segelnden Bootes zu erwärmen. Dieses im Comicstil ausschließlich an die Kinder im Alter zwischen 8 und 12 Jahren gerichtete Buch eignet sich durch seine einfache Sprachstruktur besonders für das spielerische Lernen. Kindgerecht informiert es über alle mit dem Bordbetrieb und dem Segeln zusammenhängenden Fragen.

Komm mit auf große Fahrt, Törns für Kids unter Segel und Motor, 112 Seiten, 348 farbige Abb., Delius Klasing Verlag, Bielefeld (ISBN 978-3-7688-2535-1) € 14,90.

Schweröle schaden der Umwelt

Es fiel bisher wohl nur Wassersportlern und Elbuferbewohnern auf, dass die Schiffsabgase die Umwelt belasten. Dieser Belastung wurde lange Zeit keine Aufmerksamkeit geschenkt, obwohl Schiffsantriebe Großkraftwerke ohne Begrenzung der Schadstoffemissionen sind und zu vermeidbaren Belastungen der Umwelt nicht nur in Häfen und Küstenzonen, sondern auch auf hoher See führen. Nach Berichten in den Medien scheint das Problem inzwischen

SEEKARTEN



Weltweit gut ankommen!

**Seekarten • Binnenkarten • Nautische Fachbücher
Elektronische Seekarten • Kartenplotter**

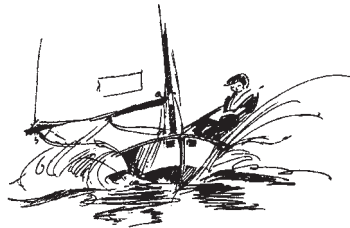
Bestellen Sie Ihren Gratis-Katalog

Herrengraben 31 · 20459 Hamburg
Tel.: 040 / 37 48 42-0 · Fax 040 / 37 48 42-42
Email: info@hansenautic.de · www.hansenautic.de



erkannt zu sein, und zahlreiche Lösungsmöglichkeiten werden diskutiert und auf ihre Machbarkeit geprüft. Zu dem Thema liegt jetzt eine Untersuchung vor, die die Problematik und Lösungsvorschläge anschaulich und lesbar vermittelt. Wer sich damit befassen möchte, dem sei die kleine kostenlose Schrift sehr empfohlen.

Beate Lange, Ökologische Auswirkungen des Schwerölgebrauchs als Schiffsbrennstoff, 76 Seiten, Fotos, Tabellen, teilw. farb. Abb., Hrsg. Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste, Zum Jadebusen 179, 26316 Varel, www.sdn-web.de (ISSN 0943-9552)



Zu guter Letzt

Hallenschnack

Winterlager – Halle 1. Ich arbeite oben an Deck unseres Schiffes. Darunter stehen zwei ältere Segelkameraden, bekannte Persönlichkeiten in Halle 1, und unterhalten sich: „Hast du schon einen Plotter?“, fragt der eine den anderen. „Nee, sagt dieser, ich mache noch alles zu Fuß, weißt du so wie früher, mit Seekarte, Lineal, Zirkel und Bleistift. „Ach nee“ sagt der Andere, „das ist toll, was du mit so einem Plotter alles machen kannst. Dann habe ich auch noch einen Laptop, da kann ich mir alles runterladen und habe dann die neuesten Informationen“.

Einen Augenblick ist es ruhig in der Halle. Der Plotter-Laptop-Inhaber will wohl bewundert werden. Als die beiden sich dann trennen, sagt der Plotter-Laptop-Inhaber leicht bedrückt etwas leiser: „Weißt du, ich habe da aber noch ein Problem“ – Pause – „ich komme mit dem ganzen Sch..... nicht zurecht!“

PW

Herausgegeben im eigenen Verlag der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne e.V.

Neumühlen 21 · 22763 Hamburg · Tel. 040/881 14 40 · Fax 040/880 73 41

E-Mail: mail@svaoe.de · Internet: www.svaoe.de

Bürozeiten der Geschäftsstelle: Dienstag bis Freitag 8.30 bis 12.30 Uhr

Dienstagnachmittag 15.00 bis 19.00 Uhr · Montags ist das Büro geschlossen

Bankverbindung: Hamburger Sparkasse (BLZ 200 505 50), Kto.-Nr. 1265/103992

Redaktion: Jürgen Chr. Schaper · Oevelgönne 10 · 22605 Hamburg · Tel. 040/880 49 66

Mobil 0171/3710797 · Fax 040/600 878 81 · E-Mail: nachrichtenblatt@svaoe.de

Die Redaktion behält sich vor, eingesandte Texte zu kürzen.

Druck: Evert-Druck · Haart 224 · 24539 Neumünster · Tel. 04321/97 03-0 · Fax 04321/97 03 97

E-Mail: info@evert-druck.de

Anzeigen: SVAOe · Neumühlen 21 · 22763 Hamburg · Tel. 040/881 14 40 · Fax 040/880 73 41

E-Mail: mail@svaoe.de

Die Bezugsgebühr ist im Mitgliedspreis enthalten.

Die Clubnachrichten erscheinen sieben Mal im Jahr incl. Mitgliederverzeichnis oder Yachtliste.