



**NACHRICHTEN
DER SEGLER-VEREINIGUNG ALTONA-OEVELGÖNNE E.V.**

88. Jahrgang

Mai / Juni 2010

Nr. 3

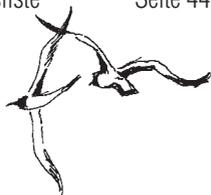
Ein guter Tag für die SVAOe



Taufe der beiden J 24 „Luv“ (Mitte) und „Tinto“. Links die J 24 „Juelssand“ und „Hungriger Wolf“ im Hamburger Yachthafen

In dieser Ausgabe

Editorial – Die SVAOe auf neuen Wegen	Seite 2
Geburtstagsgrüße	Seite 4
Neuaufnahmen	Seite 5
Vorstand 2010	Seite 6
Nachruf Albrecht Hoffmann	Seite 8
Nachruf Friedrich Goebel	Seite 9
Gründungsfest	Seite 10
Ehrungen	Seite 11
Erinnerungen	Seite 12
Fahrtenpreise 2009	Seite 14
JHV Hamb. Segler-Verband	Seite 17
Behördengespräch	Seite 19
Unfallstatistik	Seite 23
JHV Hamb. Yachthafen-Gemeinschaft	Seite 26
Woher kommt das Wetter?	Seite 27
Erfolgreiches Ostertraining	Seite 24
Taufe der neuen J24	Seite 28
Ostseemädels auf Tour	Seite 29
Elbe-Auftakt	Seite 30
Kommt es auf die Größe an?	Seite 31
Berichtigung der Hafenhandbücher	Seite 32
Reif für die Insel	Seite 34
Bücher für den Sommer	Seite 40
Vergrüßt?	Seite 43
Berichtigung SVAOe-Preisliste	Seite 44



Die SVAOe auf neuen Wegen

Wechsel in der Geschäftsstelle



Immer wieder haben wir in den letzten Monaten darüber berichtet:

Die freiwilligen Helfer der SVAOe sind in vielen Bereichen aktiv. Sei es theoretischer Unterricht zum Erwerb von Führerscheinen

und Befähigungsnachweisen, die praktische Ausbildung unserer Jüngsten und Jugendlichen, die Pflege unserer Vereinsboote und Instandhaltung der Clubanlagen oder auch die Organisation und Durchführung von Regatten auf Alster und Elbe (die Liste lässt sich beliebig fortsetzen) – sie sind immer dabei und leisten ihren Beitrag zum Funktionieren unserer Vereinigung.

Ich verrate sicher kein Geheimnis, dass manchem unserer Helfer die Vielfalt der Aufgaben neben Familie und Beruf manchmal zur Last wird. Wir sind uns deshalb darüber klar: So geht's nicht weiter, unsere Freiwilligen brauchen Unterstützung!

Dieses Problem mit der Einstellung hauptamtlicher Mitarbeiter lösen zu wollen, kommt für uns nicht in Frage. Überwiegend finanzielle Gründe sprechen gegen eine solche Lösung.

Was also tun?

Die SVAOe verfügt immer wieder über gut ausgebildete junge Männer, die im Club und auf seinen Booten groß geworden sind. Manch einer von ihnen tritt nach Beendigung der Schulzeit anstelle des Wehrdienstes ein „Freiwilliges Soziales Jahr“ (FSJ) an, z.B. im sozialen Bereich. Was liegt also näher, als dieses Potenzial zu nutzen?

In den letzten Monaten hat sich der Vorstand intensiv mit dieser Frage beschäftigt und beschlossen,

zunehmend den Versuch mit einem „FSJler“ zu wagen – eine Maßnahme übrigens, die unsere „Nachbarclubs“ BSC und MSC (und viele andere Hamburger Sportvereine) schon seit geraumer Zeit mit Erfolg durchführen.

Die SVAOe ist zwischenzeitlich als so genannte FSJ-Einsatzstelle für Zivildienstleistende unter der Trägerschaft der Hamburger Sportjugend im Hamburger Sportbund e.V. anerkannt worden.

Wer wird nun unser FSJler? Die Wahl fiel auf **Jonas Lyssewski** (18), das älteste Kind unserer Mitglieder Sabine und Thomas Lyssewski (s.u.).



Jonas bringt für seine Arbeit bei uns gute Voraussetzungen mit: Er besitzt die Führerscheine SBF und SKS, den Trainerschein C, hat den Erste-Hilfe-Lehrgang absolviert und Erfahrungen in der Kinder- und Jugendarbeit sowie als Jollensprecher und Bestmann gesammelt. Er segelt auf unserer J 24 „Hungrier Wolf“ und hat dreimal am Baltic Sprint Cup und an Gotland Rund teilgenommen.

Wir werden Jonas schwerpunktmäßig in der Ausbildung unserer Jüngsten und Jugendlichen, bei der Betreuung der Kinder in Jugendlagern, der Organisation von Regatten und auch in unserer Geschäftsstelle einsetzen. Dabei wird er angeleitet und unterstützt von unserem Jugendleiter Sven Becker sowie den Obleuten Thomas Lyssewski (Jüngstenabteilung) und Daniel Rüter (Jollenabteilung). Wir wünschen Jonas viel Spaß an seiner Arbeit!

In diesen Tagen findet in unserer Geschäftsstelle ein Wechsel statt. Nach über 20 Jahren (!) verlässt **Maren Mueller-Haagen** im Juni ihren Platz in unserem Clubhaus. Damit erfüllt sie sich ihren Wunsch nach mehr Freizeit und Zeit zum Segeln mit ihrem Lebenspartner Günter Lehfeldt. In ihrer langen Dienstzeit unterstützte Maren drei Vorsitzende unserer Vereinigung: Jürgen C. Schaper, Marcus Boehlich und in den vergangenen 1 ½ Jahren auch mich. Ich bin sicher, auch im Namen meiner Vorgänger zu sprechen, wenn ich Maren meinen herzlichen Dank sage für ihre Zuverlässigkeit, Hilfsbereitschaft und Sorgfalt, mit der sie die vielen großen und kleinen Aufgaben, die das Tagesgeschäft so mit sich bringt, bewältigt hat. So fügt es sich, dass Maren sich im Juli bei der diesjährigen SVAOe-Rallye nach Brejning als Mitorganisatorin von uns verabschiedet. Auch diese Aufgabe wird sie souverän meistern.



Die SVAOe und ihre Mitglieder sind Maren zu großem Dank verpflichtet. Wir alle hoffen, dass sie uns und ihrer Nachfolgerin immer einmal wieder mit Rat und Tat zur Verfügung steht.

Die gute Nachricht ist: Für Maren's Nachfolge ist gesorgt.

Wir freuen uns, dass wir mit **Sabine Lyssewski**, genannt Jule, eine Nachfolgerin gefunden haben, die schon lange mit der SVAOe verbunden ist. Zusammen mit ihrem Mann Thomas ist sie in der Betreuung und Verwaltung



unserer Jüngsten-Gruppe engagiert, kennt viele unserer Mitglieder und die Szene im Hamburger Yachthafen, wo auch ihr Folkeboot „Lord Jim“ liegt. Sabine (Jule) Lyssewski ist gelernte Einzelhandelskauffrau, hat dann im Bereich Rechnungswesen gearbeitet und bringt auch in dieser Hinsicht gute Voraussetzungen für ihre künftige Arbeit mit. Sie ist Mutter von drei Kindern, Jette (11), Liesa (15) und Jonas (18) und möchte, da die Kinder „aus dem Größten heraus“ sind, wieder beruflich tätig werden. Sabine Lyssewski hat ihre Arbeit im Mai an der Seite von Maren aufgenommen und ist in der verbleibenden, recht kurzen Zeit eingearbeitet worden.

Für unsere Mitglieder ändert sich durch den Wechsel nicht allzu viel; die bekannten Geschäftszeiten bleiben unverändert und damit auch der Service, den unser Sekretariat bietet. Aber auch Sie, unsere Mitglieder, können zum reibungslosen Übergang

Ihren Beitrag liefern. Unterstützen Sie Frau Lyssewski, wo immer Sie können, und haben Sie etwas Geduld, wenn anfangs vielleicht nicht alles so flott geht, wie Sie es gewohnt sind. Dafür dankt Ihnen Ihr Andreas Völker

Herzliche Glückwünsche!

Herzliche Wünsche für das neue Lebensjahr gehen an diejenigen, die in den kommenden Sommermonaten Geburtstag haben. Wir wünschen allen einen guten Kurs durchs neue Lebensjahr. Besondere Grüße gehen an die Runden oder fast Runden von Alt und Jung im März und April:

Im Juli

05.07. Hans-Jürgen Vorbau	75 Jahre
09.07. Helmuth Hengstmann	80 Jahre
16.07. Thorsten Voß	65 Jahre
19.07. Till-Richard Hagelstein	40 Jahre

22.07. Jan Keppler	30 Jahre
28.07. Ulrich Wiese	65 Jahre

im August

03.08. Jan O. Backhaus	60 Jahre
06.08. Klaus Nissen	70 Jahre
07.08. Gerhard Jürgen Krause	80 Jahre
10.08. Prof. Oswald Brockerhoff	60 Jahre
12.08. Niels Dick	30 Jahre
14.08. Björn Engelmann	20 Jahre
25.08. Hans Sabban	75 Jahre
26.08. Jost Münster	75 Jahre
27.08. Holger Wegener	60 Jahre

Gehen wir mal nach Hagenbeck-Hagenbeck-Hagenbeck!!

Und wann haben Sie dieses Lied zuletzt gesungen??

Hamburger Tierpark von 1850! Vom **25. bis zum 27. Juni** treffen Sie uns auf der Hanse-Bird 2010 bei Hagenbeck! Hier haben Sie die Möglichkeit alle Ferngläser in Ruhe auszuprobieren. ZEISS-LEICA-STEINER-SWAROVSKI-MINOX-PENTAX-GLOBETROTTER und andere mehr sind mit Ihren Spezialisten vor Ort um Fragen zu beantworten und natürlich das FOTO-Wannack-Team. Bringen Sie Ihr Fernglas mit zum vergleichen und Sie werden begeistert sein von den Neuen Ferngläsern! Zwischen 95% und 98% Lichtdurchlässigkeit.

Und immer daran denken Seemann, unsere Augen werden nicht besser, aber unsere Ferngläser! Lang doch einmal in den Büddel und kauf einmal ein richtigstklassiges Fernglas!! Oder vielleicht eine Idee für den runden Geburtstag, Hochzeitstag oder Jubiläum? Wird sich schon was finden, wir beraten Sie gern.

Langfahrt vom 19. Juli bis 8. August 2010



WALTER WANNACK

FERNOPTIK · FOTO · VIDEO

Seit 1931 · Nähe Hafencity und Hamburger Michel

Montag bis Freitag von 9.00 bis 18.00 Uhr

Neanderstraße 27 · 20459 Hamburg · Telefon 040 / 34 01 82 · Fax 040 / 35 31 06 · d.wannack@hamburg.de

Gesamtvorstand der SVAOe 2010

Stand: 1.6.2010

Tel. priv. **Tel. gesch.** **Fax** **Mobil** **E-mail**

Kommodore Jürgen Chr. Schaper	Oevelgönne 10	22605 Hamburg	880 49 66	422 90 75	429 110 80	0171/371 07 97	schaper@svaoe.de
Vorsitzender Andreas Völker	Wrangelstr. 29	20253 Hamburg				0176/570 808 58	voelker@svaoe.de
2. Vorsitzender Peter Stamp	Sternmoosweg 2	22589 Hamburg	870 48 59	428 40 2486	532 562 60	0173/718 71 79	stamp@svaoe.de
Schatzmeisterin Monica E. Dienert	Alberichstieg 10	22559 Hamburg	81 25 66	328 101 22	328 101 993	0178/240 78 80	dennert@svaoe.de
Regattaausschuss Obmann Jürgen Raddatz	Windmühlenweg 51	22607 Hamburg	640 47 74			0177/360 11 26	raddatz@svaoe.de
Jugendabteilung Jugendleiter: Sven Becker	Fkw. Norderdeich 138	21129 Hamburg	742 121 41		742 140 20	0171/385 70 15	becker@svaoe.de
Ausschuss für Navigation und Fahrtsegeln Obmann Götz-Anders Nietsch	Sülldorfer Heideweg 4	22589 Hamburg	87 51 36			0160/909 526 16	nietsch@svaoe.de
Modellabteilung Obmann Michael Müller	Mühlenweg 3 q	22880 Wedel	04103/1895735			0174/173 84 53	mueller@svaoe.de
Geselligkeitsausschuss Obfrau Annemarie Stamp	Sternmoosweg 2	22589 Hamburg	870 48 59		532 562 60	0173/718 71 79	a.stamp@svaoe.de
Jüngstenabteilung Obmann Thomas Lyssewski	Korterland 16 a	22395 Hamburg	6044 9111	226 04 368	226 04 367	0172/627 47 82	lyssewski@svaoe.de

Beirat

Jollenabteilung Obmann Daniel Ritter	Leverkusenstieg 13	22761 Hamburg	6795 9779	3119 1773	3119 3313	0176/234 886 03	rueter@svaoe.de
Motorbootgruppe Obmann Kay Rothenburg	Schenefelder Landstr. 82	22589 Hamburg	880 19 59	889 10 80	889 10 82		kr.rothenburg@svaoe.de
Albin Express Obmann Andreas Gustafsson	Hohenzollernring 97	22763 Hamburg	899 35 93	4232 2215	4232 2212	0170/527 71 38	scharhoern@svaoe.de
J 24 Obmann Jan Keppler	Mittelweg 16	20148 Hamburg	414 684 15			0172/408 47 92	j24@svaoe.de
Obmann für das Clubhaus René Schneiders	Rothenbaumchaussee 22	20148 Hamburg	45 84 95	69 666 9999	69 666 9970	0173/243 34 87	schneiders@svaoe.de

Beirat

Obmann für besondere Aufgaben Marcus Boehlich	Strandweg 72	22587 Hamburg		8190 8337	8190 8537	0175/400 47 06	boehlich@svaoe.de
Archivsausschuss Obmann Volker Burrllein	Wandsbeker Schützenhof 70	22047 Hamburg	694 56 335		694 56 355	0172/979 68 67	burrllein@svaoe.de
SVAOe-Nachrichtenblatt Redakteur Jürgen Chr. Schaper	Oevelgönne 10	22605 Hamburg	880 49 66			0171/371 07 97	nachrichten@svaoe.de

Obleute für Yachthafengelegenheiten

Wedel Michael Albrecht	Kremper Str. 2	20251 Hamburg	420 78 72			0175/915 34 55	albrecht@svaoe.de
Alsterufer Volker Burrllein	Wandsb.Schützenhof 70	22047 Hamburg	694 56 335		694 56 355	0172/979 68 67	burrllein@svaoe.de
Eckernförde Jan-Michael Otto	Dorfstr. 48	24340 Kochendorf	04351/458 41		04351/88 32 53	0170/207 27 66	otto@svaoe.de

Ältestenrat

Sabine Diercks	Dachsberg 13 a	22459 Hamburg	550 42 64			0171/193 99 06	bullii@gmx.net
Hans-Jürgen Heise	Moorkampshöhe 3	25462 Rellingen	04101/46133				miniundhikka@kabelmail.de
Kersten Lembcke	Trischenstr. 11	22880 Wedel	04103/129 603			0160/982 486 63	k.lembcke@svaoe.de
Peter Mendt	Hafenstr. 17 A	22880 Wedel	04103/848 86		04103/848 86		pmendt@aol.com
Rolf Pasternak	Fruetweg 29 a	22559 Hamburg	81 16 57			0160/800 87 38	rolf.pasternak@t-online.de
Jörg Schildt	Holstenstr. 26 a	25469 Halstenbek	04101/40 17 91				
Peter Zösch	Schulauer Str. 67 a	22880 Wedel	04103/23 73		04103/904599		peter@abescomm.de

Rechnungsprüfer

1.: Klaus Buchheit	Schwenckestr. 4	20257 Hamburg	491 12 04			0172/542 09 99	kl-buchheit@t-online.de
2.: Michael Hampe	Am Tannenberg 19	21218 Seevetal	04105/635092	04105/675721	04105/635094		m.hampe@hampe-architekten.de

Sonstiges

Sekretariat Sabine Lyssewski	Korterland 16 a	22395 Hamburg	6044 9111				buerro@svaoe.de
--	-----------------	---------------	-----------	--	--	--	-----------------

Internet-Redaktion
Redaktion Nachrichtenblatt

Ihre Beiträge senden Sie bitte an die rechts angegebenen Email-Adressen

webredaktion@svaoe.de
nachrichtenblatt@svaoe.de



Albrecht Hoffmann

1934–2010

Träger der

Goldenen Ehrennadel der SVAOe

früher Eigner der Seahorse „Hummel“

Immer wieder muss man gegen Ende eines langen Lebens feststellen, dass man sich aus der lange zurückliegenden Kinder- und Schulzeit nur noch weniger Namen erinnert. Zu weit auseinander drifteten die Lebensläufe. Albrecht Hoffmann war einer dieser wenigen. Lange nach dem gemeinsamen Drücken der harten Schulbank in der Othmarscher Grundschule trat er noch während des Studiums und der Berufsausbildung im Frühjahr 1959 in die damals frisch gegründete Juniorenabteilung der SVAOe ein.

In den 60er Jahren segelte er seinen Pirat „Janni“, bis es ihn alsbald beruflich nach Berlin verschlug, wo er auf die Seahorse „Hummel“ und später auf eine Varianta umstieg. Soweit sich sein hier wenig bekannt gewordenes seglerisches Log nachvollziehen lässt, segelte Albrecht Hoffmann oft auf Yachten des ASV Berlin auf der Ostsee und wiederholt mit einem Kölner Studienfreund von Holland aus auf der Nordsee.

Obwohl seine Bindungen an Hamburg und die Elbe im Laufe der Jahrzehnte naturgemäß schwächer wurden hielt er die Verbindung zur SVAOe, deren Gedeihen er aus der Ferne immer aufmerksam verfolgte und deren Nachrichten sowie die Chronik zum Hundertsten, wie er einmal schrieb, aufmerksam und mit großem Interesse gelesen hatte und der er am Ende 51 Jahre lang angehörte, mit einem dünnen, aber verlässlichen Festmacher aufrecht. In Berlin schlug er neue Wurzeln, gründete eine Familie, aus der drei Kinder hervorgingen, die zwar beruflich erfolgreich wurden, zu seinem Leidwesen aber alle partout nicht segeln wollten, wie er einmal schrieb.

In seinen seltenen Briefen schrieb er aber auch über seine schleichende Erkrankung an Parkinson, die ihn allmählich paralyisierte und auch dem Segeln ein Ende setzte. So war er auch nicht mehr in der Lage, anlässlich seiner 50-jährigen Mitgliedschaft in der SVAOe vor einem Jahr die Goldene Ehrennadel persönlich in Empfang zu nehmen. Selbstverständlich, dass wir sie ihm mit besonders herzlichen Wünschen zugesandt haben. Albrecht Hoffmann wusste, dass diese Wünsche ihm nicht mehr erfüllt werden konnten. Klaren Verstandes wusste er genau, wie es um ihn stand.

Mit der Familie und einigen Freunden durfte er noch seinen 75. Geburtstag erleben. Auf meine Gratulation, in der ich ihm auch für seine Treue zur SVAOe dankte, verabschiedete er sich in bewegenden Worten von mir. Dabei bat er mich, unserem gemeinsamen Mitschüler und SVAOe-Mitglied Jürgen Kluth Grüße zu übermitteln. Einer Bitte, der ich gern nachkam. Im Angesicht seines baldigen Todes hatte er das Foto beigefügt, wobei er sarkastisch bemerkte, dass ich es wohl in Kürze gebrauchen könnte.

Nur wenige werden sich noch an Albrecht Hoffmann erinnern, doch mit ihm verlässt uns wieder

ein Mitglied, dem wir für seine langjährige Treue, die heute durchaus nicht selbstverständlich ist, danken und dem seine Freunde ein ehrendes Andenken schulden.

Wir können nur hoffen, dass er einen gnädigen Tod hatte.

Mit seiner Familie betrauern wir den Verlust.

Jürgen Chr. Schaper

Friedrich Goebel

1942–2009

Träger der Silbernen

Ehrennadel der SVAOe

früher Eigner der 12 m R-Yacht

„Romeo“ ex „Saturn“

Wie wir erst jetzt von Frau Goebel erfuhren, verstarb leider unser langjähriges Mitglied Friedrich Goebel bereits vor einem Jahr am 10. April 2009. Friedrich Goebel hatte zu Hamburg, zu unseren Segelgewässern auf Elbe, Nord- und Ostsee nach meiner Kenntnis keinen oder nur wenig Bezug. So war er hier wohl auch kaum jemandem bekannt. Wie kam der in Offenbach Wohnende zur SVAOe, welchen Bezug gab es, und wie kam es, dass der jetzt im Alter von 66 Jahren Verstorbene der SVAOe beitrug und ihr bis zu seinem Tod fast 30 Jahre angehörte?

Friedrich Goebel erwarb von unserem 1998 verstorbenen Mitglied Peter Himstedt nach zehnjährigem Besitz 1978 dessen 1912 auf der Werft von Oertz in Hamburg gebaute 19,15 m lange 12 m R-Yacht „Saturn“ und überführte sie sogleich an das Mittelmeer, wo er sie unter dem Namen „Romeo“ zu privaten Fahrten und Regatten der Klassiker 22 Jahre lang nutzte. Da die bekannte Yacht hier seit vielen Jahren den SVAOe-Ständer

führte und er zu anderen Segelclubs keine Verbindung hatte, wollte er es dabei belassen und trat Anfang der 80er Jahre in die SVAOe ein, in der er auch Mitglied blieb, nachdem er sich von dem Schiff wieder getrennt hatte.

Bei einer Kollision mit dem Schoner „Aello“ während einer Regatta verlor das Schiff 1998 den Mast. Friedrich Goebel ließ die „Romeo“ nicht reparieren und stiftete sie der Stiftung „Hamburg Maritim“, die sie ein Jahr später in einem spektakulären Transport in die Werft von „Jugend in Arbeit“ nach Hamburg-Harburg überführte.

In einer jahrelangen Restaurationsarbeit gelang es, die durch langes Liegen inzwischen stark heruntergekommene frühe Konstruktion des genialen Max Oertz nach totaler Entkernung wieder herzustellen und sie dabei weitgehend in ihren Urzustand von 1912 zurückzubauen.

Wieder unter der klassischen Gaffeltaklung ist das schöne Schiff, das seinen ursprünglichen Taufnamen „Heti“ zurückbekommen hat und jetzt im Hamburger Traditionsschiffshafen liegt, nun wieder bei Fahrten auf Elbe und Ostsee sowie bei Treffen der Klassiker zu bewundern.

Die beiden leider früh verstorbenen SVAOe-Eigner Peter Himstedt und Friedrich Goebel haben die Wiedergeburt ihrer schönen Segelyacht, die jedem von ihnen einen ungewöhnlich erlebnisreichen Lebensabschnitt bescherte, leider nicht mehr erleben dürfen. Sie hätten wohl ihre Freude daran gehabt.

Der Witwe von Friedrich Goebel gilt unser Beileid.

Jürgen Chr. Schaper



Nur mäßige See?

Gründungsfest im „Warsteiner Elbspeicher“

The same procedure as last years? The same procedure since 105 years! 105 Jahre SVAOe, das sollte doch zum Anlass einer fröhlichen Runde genommen werden! Fröhlich war sie zwar, die Runde. Aber besonders groß war sie mal wieder nicht.

Es kamen etwa 80 Personen zu dieser immer schönen und harmonischen Veranstaltung, traditionell in einem Restaurant, von dessen Fenstern man einen Blick über die abendliche Elbe oder das Lichtermeer des Hafens haben kann. „So stand es in Nr. 3 unserer „Nachrichten“ des Vorjahres. Dem wäre nicht viel hinzuzufügen. Oder doch? Positiv war auf jeden Fall, dass es im „Warsteiner Elbspeicher“ doch gemütlicher war. Und noch elbnäher ging nicht. Die Stimmung war gut – und das Essen? Der Pannfisch war vorzüglich, fangfrisch, gut zubereitet und reichlich. Auch über das Labskaus hörte man viel Gutes. Was will man eigentlich mehr für einen gelungenen Abend?

Schade nur, dass so viele „verhindert“ waren. Sind die SVAOeer wirklich so gesellschaftsmüde?

Hätte man lieber in das Clubhaus einladen sollen? Vielleicht sollte man es mal wagen. Selbst auf die Gefahr hin, dass es dann da vermutlich wieder eng werden könnte. Bei unter 80 Personen müssen jedenfalls Fragen erlaubt sein. Auch wenn ich dafür kritisiert werde. Es wäre schön, wenn wir darauf ein paar Antworten hören könnten. Was sagen die Fragebögen?

Traditionsgemäß werden an diesem Abend die 50- und 25-jährigen Mitgliedschaften durch Anheften von Goldenen bzw. Silbernen Nadeln geehrt. Das ging denn auch routiniert über die Bühne. Vorstand und Ältestenrat hatten sich viel Mühe gemacht

und seglerische Kurzlebensläufe erstellt, so dass Andreas Völker ein bisschen aus dem Seglerleben der Jubilare erzählen konnte. So wurde es nicht zur ermüdenden Zeremonie, sondern eine spannende Einlage, an der alle viel Spaß hatten. Dasselbe gilt für die Verteilung der Fahrtenpreise durch Götz Anders Nietsch, über die er nachstehend selbst berichten wird.

Fazit: Für die Teilnehmer wieder ein harmonischer und unterhaltsamer Abend unter Freunden. Was kann man eigentlich mehr verlangen?

JCS

Ehrungen

Gold- und Silber für langjährige Mitglieder

Auf dem Gründungsfest der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne am 9. April 2008 im „Warsteiner Elbspeicher“ wurden für langjährige, treue Mitgliedschaft in der SVAOe mit der

Goldenen Ehrennadel für 50jährige Mitgliedschaft

Claus Wilhelm Behnke
Hans-Otto Noack (2009)
Eggert Thode
Hans-Jürgen Vorbau

geehrt. An der Ehrung verhindert waren leider: Marianne Brügge, Jochen Schmidt-Petersen, und Dr. Jens Siemens.

Mit der Silbernen Ehrennadel für 25jährige Mitgliedschaft wurden geehrt

Antje Mohr (2009)
Elmar Gehlen
Garlef Godefroy
Dr. med. Gustav Rittmeyer (2008)



Gold für Hans-Otto Noack



Gold für Claus Wilhelm Behnke



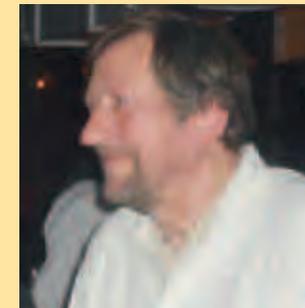
Gold für Eggert Thode



Gold für Hans-Jürgen Vorbau



Silber für Antje Mohr



Silber für Elmar Gehlen



Silber für Garlef Godefroy



Silber für Dr. med. Gustav Rittmeyer



Silber für Florian Spalteholz



Silber für Martin Ullrich

Florian Spalteholz Martin Ullrich (2008)

An der Entgegennahme der Ehrung verhindert waren leider Dieter Behl, Karen Behrendt, Dr. Birgit Borelbach, Harro Bremer, Frank Burstein, Helmut Dankert, Roland Hartmann und Sven Ziehr.

Den nicht anwesenden Segelkameraden wird die Ehrennadel zu einem späteren Zeitpunkt überreicht werden.

Michael Thönnessen

wurde für seine langjährige verdienstvolle Tätigkeit bei der Kinder- und Jugendausbildung auf Alster und Elbe unter Überreichung eines Buchgeschenks der besondere Dank des Vorstandes ausgesprochen.

FKY-Preis für Nico Krauss

Unserem Mitglied, dem bekannten Yachtfotografen Nico Krauss, ist auf dem Wintertreffen des Freundeskreises Klassische Yachten am 6. Februar 2010 in Hamburg der Ehrenpreis des Freundeskreises für seine außergewöhnlichen fotografischen Arbeiten für „Yachtclassic“ sowie seine Kalender und Buchproduktionen (vgl. hierzu SVAOe-Nachrichten Nr. 2/10, S. 40) und um die klassischen Yachten zuerkannt worden. Der Preis erkennt damit nicht nur das bisherige künstlerische Œvre des Fotografen, sondern auch dessen wertvolle Arbeit für das Ansehen der Klassikerszene an.

Nico Krauss setzt die Serie der bisherigen Preisträger Tom Nitsch, Joachim Kaiser, Erdmann Braschos und Wilfried Horns in würdiger Form fort. „Nico Krauss muss etwas im Auslösefinger haben, was jedem Foto eine besondere Magie verleiht“, so „Klassiker“ in der Nr. 1/10. Wir gratulieren Nico Krauss zu der Ehrung und wünschen ihm für sein weiteres Schaffen viel Erfolg.

Urlaub der Geschäftsstelle

Die SVAOe-Geschäftsstelle bleibt wegen Urlaub unserer Geschäftsführerin Frau Jule Lyssewski in der Zeit vom **12. Juli bis 2. August 2010** geschlossen.



Erinnerung an schwere Zeiten

SVAOe-Gründungsfest vor 65 Jahren

Im April 1945 neigte sich der schreckliche Krieg seinem Ende zu. Die britische Armee stand schon im nördlichen Niedersachsen und an der Elbe. Hamburg wurde noch bombardiert, obwohl es hier kaum noch etwas zu zerstören gab. Erst einen Monat nach dem 40-jährigen SVAOe-Jubiläum vom 5. April kapitulierte die Hansestadt, und die Tommys rückten über die Elbbrücken in die Stadt ein. Wie war es in jener katastrophalen Zeit möglich, das Vereinsjubiläum zu feiern?

Im Archiv befindet sich eine schlecht erhaltene und kaum noch lesbare hektographierte Einladung zur „Feierstunde“ im HSC-Clubhaus an der Alster – für vormittags! – mit folgendem Ablauf



Einladung zum „Gründungsfest“ vor 65 Jahren

(die erläuternden Anmerkungen in Klammern sind von mir):

1. Musikstück von Beethoven
2. Offizielle Begrüßung und Gefallenen-Ehrung Musik: Ich hatt' einen Kameraden
3. 40 Jahre SVAOe, Gedenkrede des Vereinsführers Kurt von Broock und Ehrung der Jubilare
4. Musikstück
5. Meldung der Kommodore-Stiftung (zum Bau neuer H-Jollen)
6. Flaggenlied (der SVAOe. So was gab's früher!)
7. Ansprache der Ehrengäste
8. Offizieller Abschluss der Feierstunde Musikalischer Ausklang

Bei Fliegeralarm gehen wir in den Luftschutzraum der Volksfürsorge schräg gegenüber und beenden die Feier nach Entwarnung auf der Gurlittinsel.

JCS

TOPLICHT

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

Vergabe der Fahrtenpreise 2009

Zwei Schottlandreisen ausgezeichnet!

Die „schweigende Mehrheit“ in der SVAOe sind die Fahrtensegler. Schweigend nicht etwa, weil sie nichts zu erzählen haben. Im Gegenteil. Kaum treffen sie aufeinander, im Hafen, bei Versammlungen, beim Clubabend der Altjunioren, da geht das Gedröhne los. Was haben sie nicht alles erlebt! Nur eins wollen sie nicht so gern: an die Öffentlichkeit damit. Und mit Preisen wollen sie auch nicht unbedingt geehrt werden.

Zum Glück gibt es Ausnahmen. Zum Glück deshalb, weil viel von dem Erlebten auch für alle anderen Vereinsmitglieder von Interesse ist. Es ist immer wieder erstaunlich, wohin der Wind oder die Maschinenkraft den schwarz-gelben Stander treibt. Nur bedarf es meist hartnäckigen Nachfragens, manchmal schon kniefälliger Bitten des Obmanns für Navigation und Fahrtensegeln, darüber etwas zu erfahren. Das gelingt mal mehr, mal weniger. Für das Jahr 2009 war der Obmann wieder recht erfolgreich. Auf dem Gründungsfest am 9. April konnte er seine Ausbeute präsentieren und hatte zur Belohnung einen Silberschatz aufgefahren.

Zunächst wurden die **Wanderpreise** vergeben.

Der **Kommodore-Preis** für die bedeutendste seeseleglerische Leistung des Jahres einer Yacht unter dem SVAOe-Stander ging an Karsten S. Möller, der mit seiner „Bottle Imp“, einer OE 32, und einem Mitsegler England umsegelt hat. Vom 17. Mai bis zum 6. August 2009 ging es von Wedel nach Schottland, durch den Caledonian Canal, dann südwestlich nach Irland, weiter an der englischen Südküste bis Dover und entlang den Nordseeküsten Frankreichs, Belgiens und Hollands zurück nach Hause. In 82 Tagen wurden 2019 Seemeilen abgesegelt und 38 Häfen angelaufen. Eine perfekte



Die wertvollen Fahrtenpreise der SVAOe
Foto: Jürgen Schaper

und souverän durchgeführte Langfahrt, über die zur Zeit in den SVAOe-Nachrichten berichtet wird.

Der **Lofoten-Rudi-Preis** für die längste Seefahrt im Rahmen eines normalen Urlaubs geht an Silke und Michael Haas, die mit ihrer nur 8,55 Meter langen „Ukulele“, einer Scalar 28, in drei Wochen rund Schottland gesegelt sind. Von Cuxhaven ging die Reise über die Nordsee nach Inverness, durch den Kaledonischen Kanal zur atlantischen Seite Schottlands, dann durch die Inneren und Äußeren Hebriden und durch den Pentland Firth wieder über die Nordsee nach Norwegen und von dort nach Skagen, von wo eine Überführungscrew das Boot zurück holte. Rund 1500 Seemeilen in 20 Tagen sind für ein kleines Boot und kleine Mannschaft eine großartige sportliche Leistung!

Der **Niederelbe-Preis** für die weiteste Reise eines Bootes unter 8 Meter geht an Georg Pulver mit seiner „Spanvogel“. Er segelte sein Nordisches Folkeboot zunächst mit seiner Partnerin Anke, dann mit seiner Tochter Clara von Wedel nach Helgoland und zurück, dann in die Ostsee nach Dänemark bis zum Nordende des Öresunds und wieder nach Wedel. 753 Seemeilen wurden zurückgelegt, umgerechnet 37,7 sm/Segeltag, das ist

nicht nur eine lange Reise, sondern auch eine sportliche Leistung bei diesem wenig Komfort bietenden Bootstyp.

Der **Motorboot-Preis** wird vergeben für eine besondere Reise eines Motorboots unter SVAOe-Stander. Dieses Mal, man mag es fast nicht sagen, geht der Preis allerdings an eine veritable Segelyacht, an die Schelde Schouw „Svea“ von Wolfgang Treu, der sein Schiff aus Gründen seines Alters ihres Riggs beraubt hat und nun nur noch unter Motor fährt. Er und einige ehemalige Berufskollegen fuhren von der Elbe durch die Kanäle nach Holland bis Amsterdam und zurück. Eigentlich hatte es bis zur Bauwerft an die Westerschelde gehen sollen, aber Schlechtwetter und Rückreisorgen ließen ihn eine Abkürzung wählen. So wurden immerhin noch ca. 500 km Reisedecke daraus, eine anerkennenswerte Leistung mit einem ziemlich großen Schiff und einer ziemlich alten Mannschaft.

Es folgte die Vergabe der **SVAOe-Fahrtenpreise**, die aus unterschiedlichen Gründen als Anerkennung für besondere Leistungen vergeben werden, hier in alphabetischer Reihenfolge, da eine Rangfolge nicht beabsichtigt ist:

Einen Fahrtenpreis erhält Jens Jorjan, der mit seiner Ehefrau Waltraud ihr Motorboot „**Adanjo II**“ von der Elbe durch die Kanäle nach Holland bis Amsterdam und zurück fuhr. 70 Tage gönnten sich die erfahrenen Motorbootschipper, um die wunderschönen Binnenreviere in aller Ausführlichkeit kennen zu lernen.

„**ikanaria**“, so heißt die Drabant 27, die Jörn Groth in pflegebedürftigem Zustand in Hollands tiefem Südwesten, an der Osterschelde, gekauft und nach Deutschland überführt hat. Er wählte die „stehende Mastroute“ durch Amsterdam, segelte übers IJsselmeer, motorte durch die friesländischen Kanäle bis Lauwersoog und segelte bis Wedel.

Als Kennerin des Bootstyps nahm er Maren Mueller-Haagen mit, und beide hatten eine zwar arbeitsreiche, aber schöne und interessante Überführungsfahrt von immerhin 350 Seemeilen. Maren schrieb in ihrem netten Reisebericht: „Jörn, mit dir würde ich immer wieder eine Reise machen.“ Wenn das nicht für eine gelungene Tour spricht! Ein Fahrtenpreis war die Belohnung.

Wie immer fallen Wolfgang Mackens und Birke Hartl mit ihren Reisezielen ein wenig aus dem Rahmen des Üblichen, und das ist es, warum sie immer für einen Fahrtenpreis gut sind. Mit ihrer „**Wiking**“ segelten sie diesmal über die Ostsee, durch das Kattegat und über den Göta Älv aufwärts auf den Vänern, den sie ausführlich erkundeten. Bei teils stürmischem Wetter wurden insgesamt 970 Seemeilen zurückgelegt, und die Reise wurde wie immer mit wunderschönen Fotos dokumentiert. Nicht nur segeln, sondern auch andere daran teilhaben lassen, das ist das Besondere ihrer Leistung.

Was Manfred Jacob und sein Sohn Marek während ihrer Ferien auf dem Wasser so machen, erinnert an Erzählungen aus Vorkriegsjahren und passt bestens zu ihrer 1922 gebauten 22 qm Rennjolle „**Woge**“, die sie mit dem Auto nach Ribnitz-Damgarten brachten, mit Ausrüstung volluden und durch Haffs und Bodden segelten. Sie erreichten all jene Gewässer, die modernen Kielyachten wegen des Tiefgangs verwehrt sind, waren folglich viel allein auf dem Wasser, ankerten dazu nachts noch in ruhigen Winkeln und kamen so bis zum Ausgang des Strelasunds. Von hier ging es in zwei langen Schlägen über den Greifswalder Bodden zunächst zur Südostspitze Rügens, dann zum Peenestrom bis Wolgast. Die Reduzierung auf das Wesentliche, auf ein fast 90 Jahre altes Boot, auf die Bodenbretter zum Schlafen, auf eine Persenning zum Schutz gegen die Nacht und auf das Leben mit Wind und Wasser – bei dieser Einstellung



Andreas Völker und Götz Anders Nietsch überreichen Karsten Möller den Kommodore-Preis



Georg Pulver und Anne Bushart freuen sich über den Niederelbe-Preis



Fahrtenpreise bekamen Jörn Groth und Maren Mueller-Haagen ...



Der Lofoten-Rudi-Preis geht an Silke und Michael Haas



Wolfgang Treu bekommt den Motorboot-Preis



...und Wolfgang Mackens und Birke Hartl
Fotos: Jürgen Schaper

wird auch eine Rennjolle mit einem Fahrtenpreis ausgezeichnet. Herzlichen Glückwunsch, Manfred und Marek, für Eure Tat!

Wieder wurde der schwarz-gelbe Stander in alle Richtungen der Windrose getragen. Dabei waren es eher die mittleren und kleinen Boote, die aus ihrem Kielwasser etwas Besonderes machten. Wo die Großen waren, ist nicht zu uns gedungen, aber es hätte uns genau so interessiert.

Eine Meldung erreichte uns aus lauter Bescheidenheit leider erst nach der Preisvergabe: Etzel Bogena fuhr mit seinem Motorboot „Sleipnir“ 2009 von Deutschland über den Skagerrak, die norwegische Küste nordwärts bis Trondheim und wieder zurück – einhand! Darüber wird noch zu berichten sein.

GAN

Nur beim Geld wurde es lebhafter

Hamburger Segelsport in ruhigem Fahrwasser

Die Jahreshauptversammlung des Hamburger Segler-Verbandes, nach langjähriger Tradition am letzten Mittwoch des März, der diesmal auf den 24. fiel, sah ein mäßig besetztes Clubhaus des Hamburger Segel-Clubs, in dem die Vorsitzenden bzw. Bevollmächtigten von nur 36, also nur knapp der Hälfte der im Landessegler-Verband vertretenen Hamburger Segelvereine, zusammenkamen. Die SVAOe war durch ihre beiden Vorsitzenden Andreas Völker und Peter Stamp vertreten.

Nach den üblichen Formalien übernahm der Zweite Vorsitzende und Justitiar des Verbandes Dr. Gerd Lau (SVAOe) die Versammlungsleitung, die er wie gewohnt zügig, sachlich und humorvoll



Eine Länge voraus.



CHILEHAUS B • FISCHERTWIETE 1
20095 HAMBURG • TEL 040. 328 101 731

WWW.FIRMENICH-YACHT.DE

Ein Unternehmen der
GÖSSLER, GÖBELT & WOLTERS GRUPPE

absolvierte. Da die Berichte des Vorsitzenden und der einzelnen Sachgebietsobleute den Vereinen mit der Einladung schriftlich übersandt worden waren, gab es nur wenig Diskussionsstoff. In einer Ergänzung seines schriftlich vorliegenden Jahresberichts wies der Vorsitzende Harald Harmstorf (MSC) anhand von Beispielen auf die Wichtigkeit einer soliden finanziellen Rücklage hin. Nachfragen zu den einzelnen Berichten wurden vom Vorstand beantwortet.

Der noch fristgerecht eingegangene Antrag des MSC zur Frage der Rücklagen wurde als weiterer Tagesordnungspunkt in die Tagesordnung aufgenommen.

Wettfahrtobmann Marcus Boehlich (SVAOe) wies auf die rechtzeitig fertig gestellte Broschüre mit den Elberegatten 2010 und HSC-Vorsitzender Rüdiger Schach auf das von HSC und NRV erstellte Heft der Alsterregatten hin, die beide zum Mitnehmen im Vorraum auslagen.

Kerstin Kröger bat um Rücksendung der mit der Einladung versandten Fragebögen zu Ausbildungsangeboten im Verein, da sie beabsichtigt, eine aktuelle Information zu erstellen.

Jugendobmann Christoph Nadolny (SVAOe) stellte der Versammlung das vor dem Clubhaus am Steg liegende neue Motorboot der Hamburger Seglerjugend vor.

Mit kritischer Aufmerksamkeit folgte die Versammlung den Darlegungen der Schatzmeisters Reinhard Lübs über die finanzielle Entwicklung der Verbandsfinanzen im abgelaufenen Geschäftsjahr, die ergänzt wurden durch die zum Vergleich beigelegten Zahlen der vergangenen drei Jahre. Im Hinblick auf die korrekte und sparsame Wirtschaft des Verbandes konnten die Rechnungsprüfer Entlastung vorschlagen, die einstimmig erteilt wurde.

Im personellen Bereich standen einige Veränderungen bevor, so dass die Wahlen auf einiges Interesse stießen. So legte der inzwischen 83-jährige Schatzmeister Reinhard Lübs (SCU) nach 44-jähriger Vorstandstätigkeit, davon 39 Jahre als HS-Schatzmeister, sein Amt nieder. Der Ehrenvorsitzende des HS, Jürgen Christian Schaper, würdigte die Tätigkeit des Ausscheidenden in einer Laudatio. Die Versammlung verabschiedete Reinhard mit einer stehenden Ovation.

Da sich die Vorstandsmitglieder für Revierangelegenheiten Karl-Heinz Baumgartner (SCOe) und für Veranstaltungen Karl-Heinz Leuner (BSC) ebenfalls nicht zur Wiederwahl stellten, würdigte Harald Harmstorf ihre Tätigkeit und bedankte sich für ihre langjährige Mitarbeit im Vorstand.

In den Vorstand wurden einstimmig gewählt, bzw. wiedergewählt: Vorsitzender: Harald Harmsdorf (MSC), Schatzmeister: Torsten Satz (BSC), Schriftführer, Gode Sevecke (ASV), Beisitzer für Wettsegeln: Marcus Boehlich (SVAOe) und Beisitzer für Öffentlichkeitsarbeit: Wilko Darger (SCRhe)

Die Positionen der Beisitzer für Revierfragen und für Veranstaltungen sollen zurzeit nicht wieder besetzt werden.

In den Schlichtungsausschuss wurden auf vier Jahre einstimmig gewählt:

Gerd Zeitler (BSC), Rüdiger Schach (HSC), Peter Johannsen (TuSF), Peter Stamp (SVAOe) und Prof. Dr. Claus Brunnstein (SCRhe).

Wilko Darger bat die Vereine und HS-Vorstandsmitglieder dringend um Zulieferung von Artikeln und Berichten, da er andernfalls sein Amt nicht ausüben kann.

Auf Antrag des Vorstandes wurde eine von Dr. Gerd Lau vorbereitete Satzungsänderung einstimmig beschlossen, um einer Forderung des Finanzamtes zu entsprechen. Dr. Lau gab die Empfehlung, dass alle Vereine diesen Passus in ihre Satzungen

übernehmen sollten, um ihre Gemeinnützigkeit nicht zu gefährden.

Der Antrag des Mühlenberger Segel-Clubs zur Verwendung der Rücklagen des Verbandes wurde nach einer ausgiebigen und teilweise kontroversen Debatte mit großer Mehrheit abgelehnt. Der vorgelegte Strukturplan des HS für 2010 wurde einstimmig gebilligt.

Einstimmigkeit herrschte auch, als es um die Jahresbeiträge der Mitglieder ging. Das war verständlich, denn auf Vorschlag des Vorstandes wurde beschlossen, die Beiträge unverändert zu lassen.

Auf Antrag des Vorsitzenden des Blankeneser Segel-Clubs Dieter Tetzen wird die nächste Jahreshauptversammlung des HS am Mittwoch 30. März 2011 an Bord seines schwimmenden Clubheimes in Blankenese stattfinden.

JCS

„Keine Unfälle, keine ernsthaften Vorfälle – Sailors and Pilots are Partners in Motion“
Elblotse Michael Nicolaysen
am 14.04.2010

Gutes Miteinander

Hamburger Frühjahrestreffen mit Behörden

Wenn die ersten Segel auf Elbe und Alster erscheinen, dann ist es höchste Zeit für das alljährliche Frühjahrestreffen der Vorsitzenden der Hamburger Segel- und Motorbootvereine mit den Spitzen der Hamburger Behörden, die mit Schifffahrt und Wassersport auf den Hamburger Revieren verbunden sind. Seit vielen Jahren hat sich die ebenso wichtige wie beliebte Begegnung in der großzügigen Clubanlage der Segelabteilung des TuS-Finkenwerder zu einer bedeutenden gemeinsamen Veranstaltung im Jahresprogramm des Hamburger

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

Segler-Verbandes (HS) und des Hamburger Motorboot-Verbandes (HMBV) entwickelt, da sie in entspannter Atmosphäre sowohl der Verbesserung der Kenntnis der gegenseitigen Interessenlage zwischen Behörden und Institutionen einerseits und den Sportausübenden andererseits als auch der persönlichen Beziehungsebene dient. „Es erleichtert die Arbeit, wenn man weiß, mit wem man es auf der anderen Seite des Tisches zu tun hat. So kann man besser, unaufgeregt und entspannt miteinander über anstehende Probleme reden“, so der Leiter der Hamburger Wasserschutzpolizei **Bernd Spöntjes** in seiner Begrüßung, in der er sich ausdrücklich für das zwischen Wassersportlern und Polizei bestehende vertrauensvolle Verhältnis und das ihm in seiner Dienstzeit entgegengebrachte Vertrauen bedankte. „Andere Bundesländer beneiden uns um dieses in vielen Jahren aufgebaute Erfolgsrezept“, so schloss Spöntjes seine Darstellung des vergangenen Jahres, die im Hinblick auf sein Ausscheiden aus dem Dienst

2010 mehr zu einer Abschiedsrede geriet und mit der Vorstellung seines Nachfolgers **Frank-Martin Heise** endete (Über den Stand der Unfallzahlen im Revier der Hamburger Wasserschutzpolizei siehe nachfolgenden besonderen Bericht).

Der zweite Vorsitzende und Justitiar des Seglerverbandes **Dr. Gerd Lau** (SVAOe), der die Zusammenkunft nach der Begrüßung durch die Vorsitzenden des HS **Harald Harmstorf** und des HMBV **Dieter Wibbelmann** sowie den Vizepräsidenten des Hamburger Sportbundes **Erhard Erichsen** in seiner bekannten lockeren Art leitete, wies besonders auf die Vertretung des Wassersports auf dem alljährlichen Verkehrsgerichtstag in Goslar hin, auf dem in diesem Jahr so wichtige Fragen wie die Internationalisierung von Haftungsfragen und -grenzen in der Schifffahrt, zum Beispiel bei Schiffsunfällen oder Gewässerverschmutzungen, von denen auch die Sportschifffahrt betroffen sind, behandelt wurden.



Die „Gesprächsleitung“ (von links: Dieter Wibbelmann, Vors. des HmbMBVerb, Dr. Gerd Lau und Harald Harmstorf (HmbSeglerVerb.)
Foto: Jürgen Schaper

Weitere Punkte seiner Ausführungen waren die Überprüfung der Vereine auf Steuerkonformität durch das Finanzamt für Körperschaftssteuern mit der Folge, dass in vielen Fällen Satzungsänderungen notwendig sein werden, um die Gemeinnützigkeit nicht zu gefährden, sowie Fragen der Vermögenshaftpflicht-Versicherung für Vorstandsmitglieder in Vereinen.

Jörg Osterwald von der Bundesschiffahrtsverwaltung entledigte sich der undankbaren Aufgabe der Darstellung des leidigen Dauerthemas „Fahrrinnenanpassung der Unterelbe“ – sprich Elbevertiefung – mit Humor. Obwohl er wenig Neues zu berichten hatte, erläuterte er geduldig den gegenwärtigen Stand des Planfeststellungsverfahrens nach der inzwischen dritten Planänderung. Da der Ausgang des Verfahrens bei über 7200 Einwendungen sowie den zu erwarteten Klagen gegen einen Planfeststellungsbeschluss noch ungewiss sei, sind alle Zeitpläne zum gegenwärtigen Zeitpunkt spekulativ.

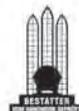
Hafenkapitän **Andreas Brummermann** überraschte mit der Aufzählung einer großen Anzahl von Bauvorhaben der Hamburg Port Authority (HPA), zu deutsch: Strom- und Hafengebäude, im Hafen und hafennahen Elbbereich, von denen allerdings der Wassersport in den wenigsten Fällen betroffen sein wird. Lediglich die Erneuerung der Sturmflutanlage zwischen Hafentor und Baumwall und

die damit verbundene Veränderung der Uferlinie tangiert in erheblicher Weise den City Sportboothafen Hamburg (CSH), der in seinem östlichen Teil „verschwenkt“ werden muss. Die Bauarbeiten sollen den Hafenbetrieb jedoch so wenig möglich beeinträchtigen. Bedauerlich ist, dass es in absehbarer Zeit keine Strom-Landanschlüsse für Kreuzfahrtschiffe geben wird, da es bisher keine internationale Norm hierfür gibt.

Der Begegnung der beiden Kreuzfahrtschiffe „Queen Mary“ und „Mein Schiff“ zur Zeit des abendlichen Feuerwerks im Hafen wird mit Spannung entgegen gesehen. Sie wird eine besondere Herausforderung für die Organisatoren der Hafverwaltung darstellen. Der Hafenkapitän appellierte an die Sportschifffahrt, während der Veranstaltung sorgfältig zu navigieren und sich von den großen Schiffen fern zu halten.

Mit humorvoller Skepsis wurde indes seine Ankündigungen aufgenommen, dass der französische Hubschrauber-Träger „Jeanne d'Arc“ bei seinem Einlaufen in den Hamburger Hafen zum Hafengeburtstag 21 Schuss Salut abfeuern und mit derselben Zahl an Schüssen begrüßt werden soll. (Siehe auch „Vergrüßt“ unter „Zu guter Letzt“ in dieser Ausgabe).

Jürgen Albers von der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) trübte mit seinen spektakulären Zahlen den positiven Eindruck der



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**

Seemann
& Söhne

regionalen Unfallstatistik der Hamburger Wasserschutzpolizei. So gab es 2009 beim Segeln 14 Todesfälle weltweit. Seine Ausführungen und die dazu gezeigten Bilder von vier gestrandeten Yachten machten deutlich, wie wichtig das Anlegen von Lifebelts an Bord schwach besetzter Fahrzeuge ist. Selbst einem über Bord gefallenen Einhandsegler nütze die Rettungsweste nichts, wenn er sein Boot unter Selbststeuer davONSEGELN sieht. „Man darf gar nicht erst über Bord fallen“, so sein eindringlicher Appell. Einige tödliche Unfälle bewiesen auch deutlich, wie wichtig es in kritischen Situationen ist, so lange wie möglich an Bord zu bleiben. „Verlasse nicht Dein Schiff, es sei denn, es verlässt Dich!“ so sein Fazit.

Der Ältermann der Hafenslotsen **Wolfgang Häberle** stellte eindringlich die Probleme großer Schiffe bei niedrigen Fahrtstufen dar. Besonders beim Eindrehen in die Hafenbecken oder den Köhlbrand gebe es durch die oft starke quer setzende Strömung Schwierigkeiten. Da könne auf ein korrekt dem Fahrwasser verlauf folgendes und Kurs haltendes Sportboot wenig Rücksicht genommen werden. Im Zweifel sei es zur Vermeidung kritischer Situationen zweckmäßig, einfach mit dem Schiff in den Hafen einzudrehen. Dabei sei das Sportboot auch besser im Sichtbereich der Brücke. Häberle ermunterte auch die Sportschiffahrt, sich bei Unsicherheit mit dem Lotsen auf der Brücke über UKW- Kanal 74 abzustimmen. Dieser Kanal sollte im Hafengebiet, also ab oberhalb Schulau, sowieso immer mitgehört werden.

Der stellvertretende Ältermann der Elblotsen **Michael Nicolaysen** leitete nach seiner lapidaren Sachaussage zum Thema Sport- und Berufsschiffahrt „Keine Unfälle, keine ernsthaften Vorfälle – Sailors and Pilots are Partners in Motion“ in seinem lebhaft vorgetragenen Diavortrag „Schiffe am Polarkreis?“ zur Darstellung interessanter

Situationen und Probleme der großen und kleinen Schifffahrt auf der Elbe im außergewöhnlichen Eiswinter 2009/10 über. Schiffsführung und Lotsen sahen sich mit schon ungewöhnlichen Situationen wie der Verstopfung von Kühlwassereinlässen oder dem Verdriften der ohnehin spärlichen Winterbetonung durch Eisgang konfrontiert. Diese interessante Auflockerung hatte zwar keinen Bezug zum Thema des Abends, aber es ist immer eine Freude, dem „Kapitän aus Begeisterung“ Nicolaysen zuzuhören.

Mit einer derartig unterhaltsamen Vorstellung konnte der Leiter der regionalen Hamburger Seewetterzentrale **Rüdiger Hartig**, der erstmals an dem Gespräch teilnahm, nicht ganz mithalten. Seine mit grafischen Darstellungen begleiteten Ausführungen über die Aufgaben und Möglichkeiten des Deutschen Wetterdienstes stießen zwar auf das gebotene Interesse zu diesem wichtigen Thema der Sicherheit auf dem Wasser, aber der Wetterdienst verfügt offensichtlich (noch) nicht über so professionelle und spektakuläre Werbemöglichkeiten, wie sie beispielsweise die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger entwickelt hat. Das machte der Schlusssauftritt des Hamburger Repräsentanten der DGzRS Kapitän **Ralf Krogmann** mit dem neuesten Film der Seenotretter wieder einmal deutlich.

Bemerkt wurde das Fehlen der Vertreter des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie, des Hamburger Sportamtes und der „hanseboot“ an diesem bedeutsamen Gespräch. Fazit. Es war wieder einmal ein gelungener und informativer Austausch zwischen den Beteiligten, wie nicht zuletzt die lebhaften Gespräche am reichhaltigen Brötchenbuffet – Dank an den Vorsitzenden **Peter Johannsen** des TuSF-Finkenwerder und seine Frau **Evi** – und nach dem offiziellen Schluss noch an der Bar deutlich machten.

Jürgen Schaper

Unfälle im Elbrevier

Statistik der Hamburger Wasserschutzpolizei

2009 hat sich die Summe der Unfälle mit Sportbootbeteiligung im örtlichen Zuständigkeitsbereich der WSP Hamburg gegenüber dem vergangenen Jahr unwesentlich verringert. Bei den 82 durch die WSP registrierten Schiffsunfällen mit Sportbootbeteiligung (2008: 84 Unfälle) wurden insgesamt vier Personen verletzt. Wie auch 2008 wurden in 69



Abschied. Der Leiter der Hamburger Wasserschutzpolizei Bernd Spöntjes geht in den Ruhestand

Foto: Jürgen Schaper

Fällen das oder eines der beteiligten Sportboote als Verursacher festgestellt. Als wesentliche Ursachen ermittelte die WSP wie auch schon in den vergangenen Jahren mangelnde Erfahrung, Leichtsinns und Unkenntnis verbunden mit der falschen Einschätzung von Wetter- und Strömungsbedin-

gungen (43 Fälle). Leicht zugenommen haben die Verstöße gegen Verkehrsvorschriften, die in 20 Fällen ursächlich waren. Technische Mängel wurden in 10 Fällen als Ursache ermittelt.

Positiv ist festzuhalten, dass es auch 2009 im Zuständigkeitsbereich der WSP Hamburg zu keinen Sportbootunfällen mit ernsthaften Personenschäden kam. Sachschäden wurden in unterschiedlichen Höhen registriert. Weiterhin ist zu beachten, dass auch leichte Unfälle wie das Kentern von Jollen bei Regatten erfasst werden. Im übrigen bewegt sich die Zahl der Sportbootunfälle im Rahmen üblicher Schwankungen, die unter anderem von der Wetterlage und der unterschiedlichen Anzahl von Veranstaltungen auf dem Wasser abhängen. Vor dem Hintergrund des immens großen Sportbootaufkommens im Zuständigkeitsbereich der WSP Hamburg handelt es sich insgesamt um eine geringe Anzahl von Sportbootunfällen.

Die 82 Unfälle mit Sportbootbeteiligung ereigneten sich in folgenden Zuständigkeitsbereichen der einzelnen Wasserschutzpolizeikommissariate:

- 1 – Hafen vom Köhlbrand und Unterelbe bis St. Margarethen = 28
- 2 – Zentrale Hafengebiete und Alster = 19
- 3 – Süderelbe, Harburger Häfen, Schleuse Geesthacht = 3
- 35 – Oberelbe bis Schnackenburg = 16
- 4 – Unterelbe ab St. Margarethen, Elbmündung, Nordsee = 16.

Mit folgenden Unfallarten: Grundberührung/Festkommen = 40
Kollision mit anderen Fahrzeugen = 16
und den Auswirkungen: Schwellenschäden = 9
Wassereintritt = 6
und Sinken/Kentern = 5.

Bei den 69 durch Sportboote verursachten Unfällen waren 14 Sportboote (Unfallanzahl 9), zwei Hafenfahrzeuge und zwei sonstige Fahrzeuge als Unfallgegner beteiligt, wobei es überwiegend zu leichten Kollisionen ohne Personenschäden kam. Bei den verbleibenden 56 Fällen handelt es sich um Sportbootunfälle ohne Fremdbeteiligung, überwiegend durch Grundberührung und Festkommen. Insgesamt wurden bei den durch Sportboote verursachten Unfällen zwei Personen schwer und zwei Personen leicht verletzt.

Bei 13 Unfällen waren Sportboote lediglich als Geschädigte beteiligt. Unfallverursacher waren hier fünfmal Hafenfahrzeuge, dreimal Seeschiffe, zweimal Binnenschiffe, zweimal unbekannt und einmal ein entwurzelter Baum auf Boot.

Neben den genannten 82 Sportbootunfällen ermittelte die WSP Hamburg den Sportbootunfall einer in Hamburg als Seeschiff registrierten Segelyacht. Nachdem die Yacht vor Mallorca in schwerer achterlicher See durchgekertert war, gingen vier Besatzungsmitglieder über Bord. Eines dieser Besatzungsmitglieder konnte später nur noch tot geborgen werden.

(Quelle: Hamburger Wasserschutzpolizei, WSP 021 v. 07. 04. 2010)

Erfolgreiches Ostertraining

Günstiges Wetter für die J24 vor Eckernförde

Am Gründonnerstag ging es unter der Führung von „Admiralin“ Ragna Thönnessen mit den Vereins-J24 „Hungriker Wolf“, „Juelssand“ und der neuen „Luv“ sowie der „Tinto“ von Rosi Schütt, also vier J24 unter SVAOe-Stander und zwei weiteren J's, der „Max Bahr“ und der „Rotoman“; vom

Blankeneser Segel-Club zum Ostertraining vor unserem Vereinsstützpunkt in Eckernförde. Mit sechs Schiffen stellten wir eine geradezu ideale Trainingsgruppe dar!

Bei wunderbarem Wetter und unterschiedlichen Winden trainierten Toddel und Sönke mit dem Vereinsschlauchboot „Ben“ die J's bis Ostermontag. Untergebracht wurden die ca. 30 Segler und Seglerinnen im Clubhaus der SVAOe, im gemeinsamen Leistungszentrum auf der Anlage und in einem Appartement.

Im Anschluss an die wunderbaren Segeltage wurde abends das Training mit einer Videoanalyse abgeschlossen. Danach wurde in der recht kleinen Kombüse für alle gekocht. Da die aber für eine so große Anzahl gleichzeitiger Esser nicht eingerichtet ist und daher leider nur über „normalgroße“ Töpfe verfügt, mussten wir an die sechs Töpfe pro Mahlzeit benutzen und in kleinen Etappen essen. Danach ging es dann, wie man es von den Eckernförde-Ausfahrten gewöhnt ist, in die Diskothek „K7“, die für die meisten Segler in Ecke ein Begriff ist.

Doch das Training war nicht nur auf die Ostertage begrenzt, sondern wurde an dem folgenden Wochenende noch weitergeführt. Diesmal jedoch ohne Trainer und einer J24 weniger, dafür aber mit noch besserem Wetter, so dass man sich in der Mittagspause getrost in kurzer Hose oder Bikini sonnen konnte. Am Sonnabend kam erfreulicherweise noch der Vorsitzende Andreas Völker vorbei und konnte uns bei der Mittagspause und danach noch ein bisschen beim Segeln zuschauen.

Wie jedes Jahr war dieses Ostertraining wieder ein voller Erfolg, bei dem wir viel gelernt haben, sehr viel Spaß hatten und uns gut für die Saison vorbereiten konnten.

Jonas Lyssewski



Kampfpause am SVAOe-Steg in Eckernförde



Die J24 „Tinto“ (SVAOe) und „Max Bahr“ (BSC) machen startklar



Entspannte Mannschaften auf der noch unfertigen Clubterrasse

Fotos: A. Völker

HYG tagte im HSC

Auf der diesjährigen Mitgliederversammlung der Hamburger Yachthafen-Gemeinschaft am 29. April berichtete der Vorsitzende **Arend Brügge** über das vergangene Geschäftsjahr 2009 und gab einen Ausblick auf das Jahr 2010.

Sein Bericht enthielt folgende Punkte (auszugsweise):

Die HYG erhielt 2009 zum 20. Mal die „Blaue Umweltflagge“.

Im Winterhalbjahr wurden umfangreiche Instandsetzungsarbeiten an den Schlingeln, Außenanlagen, Arbeitsboot/-fahrzeugen und technischen Einrichtungen durchgeführt.

Das Yachthafenfest 2010 wird unter neuer Leitung erfolgen, man erhofft sich dadurch neue Impulse.

Der Bau des neuen Spielplatzes wurde 2009 begonnen; es gab winterbedingt Verzögerungen bei der Fertigstellung, die im Frühsommer erfolgen soll.

Nach erfolgter Genehmigung des Kassenberichtes und Entlastung des Vorstandes wurde der bisherige Vorstand einstimmig wieder gewählt.

Bei der Festsetzung der Beiträge beschloss die Mitgliederversammlung, die Mieten für Wasserliegeplätze und Winterlagerplätze für Mitglieder der HYG ab 2011 um 3% zu erhöhen. Die sonstigen Gebühren (Aufnahmegebühren, Umlagen etc.) bleiben unverändert.

Abschließend wurde die Erstellung einer Chronik zum 50-jährigen Jubiläum der HYG am 1.2.2011 diskutiert. Hier gab es kein Ergebnis, da bisher keine Mitarbeiter zur Erstellung gefunden werden konnten.

Ergänzend und um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf den Bericht von Michael Albrecht über die vorangegangene Informationsveranstaltung am 28. Januar in Nr. 2/09 unserer Nachrichten auf S. 18 verwiesen.

Andreas Völker



26 Der Vorstand der HYG im Clubhaus des HSC, Arend Brügge erstattet den Jahresbericht Foto: Andreas Völker

Woher kommt das Wetter?

SVAOe-Aprilversammlung mit aktuellem Thema

Unter diesem Motto stand unsere April-Mitgliederversammlung am 20. April 2010. Dabei war das Thema nicht etwa geografisch zu verstehen. Vielmehr wollten uns die Referenten, unser Mitglied Hartmut Pflughaupt und der Dipl. Meteorologe Rüdiger Brandt von der Fa. Wetterwelt, aufzeigen, auf welchen Wegen Yachtsportler Wetterinformationen an Bord empfangen können.

Hartmut Pflughaupt gab einen umfassenden Überblick über den Wetterempfang, beginnend mit den „klassischen“ Methoden über Radio und UKW bis hin zu den Möglichkeiten, die ein PC an Bord bietet. Besonders hilfreich war dabei eine Anleitung, wie ein WLAN auf dem PC richtig konfiguriert wird. Der Bericht von Hartmut steht im SVAOe-Internet zum in Kürze zum Herunterladen zur Verfügung.

Rüdiger Brandt demonstrierte uns zunächst, welche Möglichkeiten bestehen, um Wettermeldungen zu empfangen. Wetterwelt z.B. bietet – in Abhängigkeit von der bestellten Häufigkeit und

Genauigkeit – den Versand der Wettermeldungen per SMS auf das Handy an. Größeren Raum nahm dann das Thema „Wetterdaten auf dem PC“ ein.

Neben den bekannten Diensten DWD, NOAA usw. gibt es auch private Anbieter (z.B. Wetterwelt), die individuelle, auf die jeweils gewünschten Seegebiete oder auch Routen abgestimmte Wetterdaten (GRIB-Files) liefern. Diese, allerdings kostenpflichtigen, Daten liefern alle relevanten Informationen (Windgeschwindigkeit, -richtung, Wassertemperatur, Stromdaten u.a.), die dann auf dem PC genutzt werden und die Planungssicherheit von Törns entscheidend verbessern können.

Während der gesamten Veranstaltung hörte die Versammlung konzentriert und mit großem Interesse zu – ein sicheres Zeichen dafür, dass die Auswahl dieses Themas gelungen war.

Es bleibt noch nachzutragen, dass der Vorsitzende in seiner kurzen Ansprache einen Rückblick auf unser Gründungsfest und das Jugend-Trainingslager in Eckernförde gab sowie auf die anstehenden Termine („Elbe-Auftakt-Regatta“, „Optimale“ auf der Alster und unser Treffen in Otterndorf) hinwies.

Andreas Völker



Hartmut Pflughaupt erläuterte die „klassischen Methoden“



Rüdiger Brandt stellte neue Alternativen dar Fotos: Andreas Völker

Ein guter Tag für die SVAOe

Taufe der beiden neuen J24 „Luv“ und „Tinto“

Nicht alle Tage kommt es vor, dass wir eine Bootstaufe feiern dürfen. Und dann gleich zwei! Das dachte sich auch der Wettergott und bescherte uns einen wunderbaren Frühlingsabend. So fanden sich am Freitagabend, dem 23. April, am Zugangsponton der Westanlage des Hamburger Yachthafens viele SVAOeer zur Taufe der „Luv“ und der „Tinto“ ein. Es war schon ein farbenfrohes Bild: Die beiden „Täuflinge“ „Luv“ und „Tinto“ inmitten ihrer beiden Schwestern „Juelssand“ und „Hungriger Wolf“.

Henrike Lunau, die Tochter von Dr. Stephan Lunau, taufte den Neuzugang in der Flotte der vereinseigenen J24 und meisterte souverän die Taufzeremonie. Anschließend dankte der Vorsitzende dem Spender Heiko Tornow und seiner Gattin für ihre Großzügigkeit und wünschte beiden Yachten und ihren Besatzungen viel Erfolg unter dem Stander der SVAOe. Die SVAOe-Flotte wurde komplettiert durch die „Tinto“ von Rosi Eckhoff-Schütt und Egert Schütt, die künftig ebenfalls jungen SVAOeern zur Verfügung stehen soll und ebenfalls an diesem Abend ihren neuen Namen bekam.

Andreas Völker



Henrike Lunau und die Besatzung freuen sich über die Taufe der „Luv“
Foto: Jürgen Schaper

„Ostseemädels“ auf Tour

Das ist auch eine Art, nach dem Abitur Abstand von der Schule zu gewinnen und sich Zeit zu verschaffen, bis die Berufsausbildung losgeht: mal richtig ausgedehnt segeln! Das sagten sich unsere (ehemaligen) Jugendmitglieder **Kristine Brügge** und **Nora Anders**. Sie kauften sich ein handiges Boot, rüsteten es den Winter über aus und planten eine Reise rund um die Ostsee. Am Sonnabend, 17.4.2010, wurden sie mit ihrer Duet 25 „Tilda“ im Hamburger Yachthafen in Wedel von einer großen Menge Freunde verabschiedet. Auch der SVAOe-Vorsitzende und der Jugendobmann waren dabei. Um 19 Uhr mit Hochwasser war Start.

Es war nach dem langen Winter noch kalt, und an einigen Stellen der Ostsee vermutete man noch eine Eisdecke. Aber das bremst Abenteuerlustige natürlich nicht. Die beiden jungen Frauen sind aus dem richtigen Holz geschnitzt und legen gleich ordentlich los.

Bereits am 29. April sind sie in Seedorf auf Rügen, segeln dann in einer Nachttour nach Kolobrzeg (ehemals Kolberg) in Polen und weiter nach Danzig. Von dort geht es bei viel Wind, hoher See und Nebel in gehörigem Abstand um die Oblast Kaliningrad nach Klaipeda, das sie Mitte Mai erreichen. Während dieser Text geschrieben wird, sind sie bereits in Lettland.

Nach ihren Berichten, die man unter www.segelnmagazin.de/segeln-Blogs verfolgen kann, geht es ihnen bestens. Na klar, Erfolg motiviert und macht Mut. Bisher fanden sie alles ganz einfach. Aber ohne Können und Glück geht gar nichts. Das „Können“ haben sie gelernt, und das Glück findet sich häufig dazu. Möge es so bleiben!

Wir wünschen ihnen weiterhin eine gute Reise, viele Erlebnisse und eine glückliche Heimkehr! Zwei neue Stander wehten bei der Abreise unter



Die beiden Oevelgöner „Ostseemädels“ vor ihrem Start
Foto: Karen Krause

der Backbord-Saling: der der SVAOe und der des SCOe. Nach der Rückkehr werden beide ziemlich verweht sein (die Ständer, nicht die Mädchen). Und noch etwas wird gelitten haben: Der inzwischen schon verwelkte Taufkranz vom letzten Herbst am Vorsteven bleibt natürlich, wie es sich gehört, dran, bis er abgesegelt ist. Mal sehen, was davon übrig geblieben ist, wenn sie im Spätsommer zurück kommen. Wahrscheinlich nichts.

GAN

Beilagenhinweis

Bitte beachten Sie folgende Beilagen in dieser Ausgabe:

SVAOe: Terminkalender 2. Halbjahr
Altonaer Theater: Terminplan

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

Müder Beginn, aber...

...der Wind ließ uns nicht im Stich

Als wir am Sonnabend, dem 28. April an der Startlinie lagen, haben sich wahrscheinlich die meisten an Bord der 36 startenden Boote gesagt: „War ja klar, hab ich doch gestern schon gesagt, kein Wind!“

Die Wettfahrtleitung hatte darauf bereits reagiert und die Bahn verkürzt, doch gegen diese Flaute kam sie auch nicht an. Nur mit jenen Hilfsmitteln, die ab vier Minuten vor dem Start nicht mehr erlaubt sind, konnte man zur Linie kommen, um dort zu versuchen zu bleiben – auf welche Weise auch immer...

Die kleineren Schiffe begannen dennoch die Wettfahrt pünktlich um 11.00 Uhr, die größeren starteten umgehend danach. Dass ein Teil der Starter unlautere Mittel benutzt hatte, um rechtzeitig zu starten, oder um überhaupt irgendwann mal die Linie gesehen zu haben, wurde von den anderen in Kauf genommen. Man merkte, alle waren heiß

darauf zu starten, egal wie. Elbe-Auftakt ist nun mal für viele das erste Mal im Jahr.

Es ging zunächst zur Tonne 131, die an Backbord zu runden war, um nach Wedel zurück zu kehren. Nach einigen Minuten merkte man, es hatte sich gelohnt an den Start zu gehen, denn ein leichter Wind brachte Bewegung ins Feld. Da die Brise jedoch nicht konstant blieb, zog sich das Feld mal zusammen und, wenn sie wieder einsetzte, auseinander, so blieb es auf jeden Fall spannend. Nach schönen drei Segelstunden, in denen das Sonnenbrandrisiko extrem hoch war, überquerte das Feld die Ziellinie querab der Westmole vorm Hamburger Yachthafen.

Ganz anders der Sonntag! Für die Wettfahrt mit dem Faktor 2 wehte eine Brise mit ungefähr drei Windstärken aus östlicher Richtung. Vor dem Wind ging es zur Tonne 120 und kreuzend Richtung Mühlenberger Loch. An der Kreuz nahm der Wind etwas zu, so dass einige zu viel Tuch gesetzt hatten. Zurück nach Wedel ging es hinter den Sänden. Dort wurde es noch mal richtig eng. Durch Windlöcher,



30 Wer ist schneller? Die neue J24 „Tinto“ vor Wittenbergen

Foto: A. Völker

Kommt es auf die Größe an?

Meine lieben Segelkameraden, nun müsst ihr ganz tapfer sein: Ja, es kommt auf die Größe an! All die Jahre, in denen euch vorgegaukelt wurde, dass die Größe nicht entscheidend sei sondern nur die inneren Werte zählen würden, wart ihr im Irrglauben. Die Aussagen zählen nicht mehr, nix, nada, niente, aus die Maus.

Wenn ihr jetzt schon einen Termin bei einem Therapeuten gemacht habt, war das wohl verfrüht. Wir sprechen hier natürlich nicht über das beste Stück des Mannes, sondern über Flaggen, Stander und Fahnen. Ich kann eure Erleichterung spüren, aber die Beflagung von Booten und Vereinsstegen ist eine sehr, sehr ernste Geschichte, also bleibt bitte mit dem nötigen Respekt bei der Sache.

Im Frühjahr findet auf der... eine Frühjahrsverbandsregatta statt, im Rahmen derer auch die J24-Klasse ihre Wettfahrten segelt. Beim gastgebenden Verein dürfen die Boote auch gekrant werden und liegen.

Kaum war das Eis weggetaut, so etwa fünf Tage vor der Regatta, standen vier Trailer mit SVAOe-Booten am Kran und „schmissen“ ihre Js ins Wasser. Am Liegeplatz angekommen, wurden, wie in allen anderen Häfen auch, die SVAOe-Stander gesetzt. Wir wollen uns ja schließlich dem Verein zugehörig zeigen und sind auch ein bisschen stolz auf unsere schöne Flotte.

OK, zugegeben, so ein großer Gartenstander ist schon wirklich groß, und auf den kleinen J24's wirkt er auch irgendwie immer noch größer, aber man will ja auch was sehen können, so vom Wasser und der Straße aus.

Das gab nun aber fast einen handfesten Skandal! Die Stander müssten weg, und man wäre ja Gast und überhaupt, am Steg dieses Clubs wäre es

unterschiedliche Stromstärken und von achtern aufkommende Böen rückte das Feld wieder zusammen. Es war interessant zu beobachten, welche Schiffe an der Kreuz bei etwas mehr Wind nach vorne gesegelt waren und welche nun hinterm Sand ihre Fähigkeiten zeigten. Die Tonne 119 an Steuerbord lassend ging es ins Ziel.

Die Preisverleihung fand vor der „Tonne 122“ statt und war bei anhaltendem Sonnenschein gut besucht. Bei der anschließenden Tombola waren zudem schöne Preise der Firma PRORAINER und Freikarten für die „hanseboot“ zu gewinnen.

Die SVAOe war mit der Hälfte der Meldungen stark vertreten und die meisten segelten auf vordere Plätze. (Gruppen) Yardstick 91-100 (12 Meldungen): 1. „Swift“ Körling, 2. „turbemus“ Raddatz. Yardstick <91 (8 Meldungen): 1. „Pax“ Stryi, „Rainville“ Steffen, segelte nur WF. 1, „Gunvør XL“ Witt nicht gestartet. J24 (5 Meldungen): 1. „Hungriger Wolf“ Huhn, 2. „Tinto“ Pomarius, 3. „Luv“ Hummelt, Juelssand“ Thönnessen segelte nur WF. 1. Albin Expressen (6 Meldungen): 2. „offsite“, Offermann, 3; „Scharhorn“, Dick, „fifty-fifty“; Lippek/Maro segelte nur WF. 1. Yardstick >100 (5 Meldungen): 2. „Fun“ Pollähn, 3. „Tentakel“ Müller, 4. „Ballerina 2“ Beilken. 79 (3 Meldungen): 1. „Injadama“ Schlesiger. Jollen (2 Meldungen) 1. „fettes Brett“ Christiansen segelte nur WF 2, 2. „Tüddel“ Schütt segelte nur WF 1. ORC-Club: 1. „turbemus“ Raddatz.

In der Gesamtwertung nach Yardstick (Sieger: „brown sugar“ Möller, BSC) präsentierten sich SVAOeer erfreulicherweise auf vorderen Plätzen: 3. „Fun“, 4. „Swift“, 5. „Scharhorn“, 6. „Tentakel“, 7. „turbemus“, 8. „Tinto“, 9. „Hungriger Wolf“. Nach gesegelter Zeit (Erster: „Pax“) wurde „turbemus“ Fünfte.

Johann Huhn

grob unhöflich, einen „fremden“ Stander zu setzen! Unhöflich war wirklich keiner der SVAOeer, im Gegenteil, obwohl wir gelegentlich angepöppelt wurden, hat keiner unserer Junioren „freche Widerworte“ gegeben.

Der Vorsitzende unseres Vereins konnte dann den Vorsitzenden des Clubs beruhigen und die Stander durften wieder gesetzt werden. Aaaaaber, so ganz war die Sache nicht vom Tisch (und nun kommt's): die Größe war so eine Sache. Das Wochenende wurde gemurrt und gequengelt, dass wir ja doch keine Stander führen sollten, die größer wären als der Stander des gastgebenden Clubs!

Nach gründlichem Umschauen, konnten wir wirklich keinen kleineren Stander des Clubs ausmachen. Nämlich gar keinen! Na ja, hier werde ich vielleicht ein bisschen kleinlich, aber der Club hat an seiner Anlage eine „Vereinsflagge“ am Flaggenmast (manche sagen auch „Fahne“ und „Fahnenmast“, aber die Diskussion lasse ich hier aus). So konnten unsere Stander gar nicht größer sein, als dessen Stander, in Ermangelung eines solchen.

Nun wissen wir es aber ganz klar: Es kommt auf die Größe an, absolut und uneingeschränkt!

Klecksine



Segelzeit – Zeit für Berichtigungen

Nachträge und Neuauflagen erschienen

Vor Beginn jeder Seereise muss sich der Schipper die Frage stellen: Sind meine Seekarten und Seehandbücher auf dem neuesten Stand? Hand aufs Herz: Meistens sind sie es nicht, denn das Berichtigen von Seekarten und das Einarbeiten von Nachträgen in Loseblattausgaben der Handbücher ist keine beliebte Arbeit. Man sollte sich jedoch vor dieser kleinen Extraarbeit nicht drücken, denn einerseits bedeuten unberichtigte Navigationshilfen auch eine Gefahr bei der Schiffsführung und andererseits werden Bücher und Karten ohne Aktualisierung schnell wertlos. Jeder, der auf See unterwegs ist weiß wie viele Änderungen in einem Jahr eingetreten sind. Da werden neue Häfen gebaut oder vorhandene umgebaut, Seezeichen entfernt oder stillgelegt. Wenn es dann kracht wird sich die Versicherung für die verwendeten nautischen Unterlagen interessieren. Damit das möglichst nicht passiert müssen Seekarten und Handbücher nach SOLAS auch auf Yachten auf dem neuesten Stand sein.

Dabei macht das Einordnen von Nachträgen nur geringe Mühe. Es vermittelt auch neue Kenntnisse, denn schon bei dieser Arbeit fallen viele, durch neue Luftfotos dargestellte Veränderungen auf und nicht nur die Telefonnummern von Hafenmeistern. Und was sollte man an einem Sturm- oder Regentag in der Kajüte sonst schon anderes tun als seine nautischen Unterlagen zu überprüfen und, soweit notwendig, zu aktualisieren? Das Einordnen führt sogar dazu, dass man unbekannte neue Ziele findet und vergessene wiederentdeckt.

Wie viel und wie schnell sich alles ändert kann man schon daraus ersehen, dass Nachträge nicht immer ausreichen. Der schnelle Wandel macht

nach immer kürzerer Zeit eine Neuauflage von Grundwerken notwendig. Manchmal ändert sich dabei die Nummerierung der Häfen. Manche sparen sich die Berichtigung und warten die Neuauflage ab, was sich bei den Preisen der Nachträge schon nach etwa zwei Jahren lohnt.

Vergessen Sie auch nicht die auch auf Sportfahrzeugen vorgeschriebene Logbuchführung. Zudem ist das Logbuch eine schöne Erinnerung. DSV-Verlag und Kreuzer-Abteilung halten eine Auswahl bereit. Praktisch ist das Yachtlogbuch DIN A 5 zum Preis von € 10,50.

Die folgende Aufstellung enthält nur Bücher und Nachträge für unsere Hausreviere an Nord- und Ostsee. Wer weiter, zum Beispiel zum englischen Kanal, im Atlantik oder im Mittelmeer schippert, sollte sich über die für andere Seegebiete erforderlichen Handbücher und Nachträge – in der Preis- und Bestellliste in den Nautischen Nachrichten der Kreuzer-Abteilung Nr. 2/2010, S. 115 informieren. Die Handbücher und Nachträge sind im Fachhandel erhältlich (z.B. bei unseren Inserenten Buchh. Christiansen und Hansenauteic) – für Mitglieder der Kreuzer-Abteilung des DSV auch dort – die Bücher sogar zu ermäßigten Preisen, (unten mit *). Email: info@kreuzer-abteilung.org.

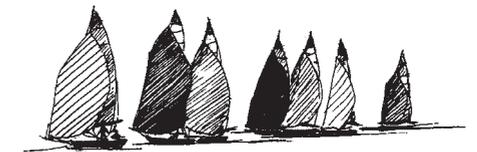
Handbücher

Yachtpilot neu 2010 ca.	€ 39,60/36,-*
Nordsee	€ 39,90/36,-*
Ostsee I	€ 45,00/36,-*
Ostsee II	€ 39,90/36,-*
Meckl.-Vorp./Polen. neu 2010	€ 38,00/33,60*
Skagerrak/Kattegat	€ 38,00/33,60*
Revierführer NOK	€ 9,90

Nachträge 2010 für Hafenhandbücher:

Nordsee	€ 15,50
Ostsee I	€ 14,90
Ostsee II	€ 8,-

Skagerrak/Kattegat	€ 8,50
Meckl.-Vorpomm.	€ 21,50
Polen (2008)	€ 18,60



Christiansen
Bücher seit 1878

*„Bücher sind Schiffe,
welche die weiten Meere
der Zeit durchheilen.“*
Francis Bacon

Ihr „Heimathafen“ in Ottensen
Bahnenfelder Straße 79, Ottensen
Tel.: 040. 390 20 72 + 39 35 88
www.buecher-christiansen.de

Reif für die Insel

Fortsetzung

Um 16.55 Uhr passieren wir den weit vor der Küste stehenden Leuchtturm Rockabill, wenig später Lambay Island und Irlands Eye, sehr steil und sehr hoch aufragenden Felseninseln. Howth Harbour liegt an der Nordseite der Halbinsel Hill of Howth und tief drinnen, sehr geschützt, die Marina vom Howth Yacht Club. Ein günstiger Hafen, Dublin ist per S-Bahn zu erreichen. Nach dem Festmachen, stürze ich nach oben zum Hafenmeister, irische Gastlandsflagge kaufen, in Hamburg habe ich keine bekommen. Die gibt es im Club, beim Barkeeper, wird mir gesagt. Der Yachtclub, schnieke! Die Gäste beim Dinner in Blazer und Kleid. Und ich? In Segelhose und verblichenem Sweatshirt. Aber man muss ja nur den Mund aufmachen, nach „I want a beer“ fragen, schon ist man als Ausländer identifiziert, und wenn ich dann auf die Frage „From where you are?“ mit Hamburg antworte, ist das Erstaunen groß und man kann überall Platz nehmen, sogar an der Bar. Eine Irland-Flagge gibt es auch, aber der Preis! € 19,50! Darauf erstmal ein Guinness.

Hafentag! Wir müssen mal was tun. Reinschiff machen, Ölstand kontrollieren, Wasser bunkern, Petroleum auffüllen in Kocher und Lampe und was es sonst noch so gibt. „Was essen wir heute?“ Tägliche Routinefrage! Aber wichtig! Hat nicht mal ein bekannter, sprüchebegabter Segler und SVAOeer gesagt, „Essen sei die Sexualität des Alters?“ Nachdem unser Koch Wolfgang abgemustert hat, hatten wir ein Problem. Wer übernimmt sein Amt? „Josef, kannst Du kochen?“ „Äh...!“ Pause. „Jaaa.“ „Was denn?“ „Äh...“ Lange Pause. „Spaghetti mit Tomatenmark.“ „Und sonst?“ „Äh.... Sonst?“ Ganz lange Pause. Josef macht sein Unschuldslammgesicht und guckt mich mit braunen Murmeltieraugen treuherzig an. Fauler

Halunke, denke ich. Also, wer kocht? Der Kapitän natürlich! Nach ersten, erfolgreichen Übungen in Fertiggerichte-Aufpeppen, traue ich mir inzwischen doch schon mehr zu, und da wir beide gerne Fisch essen, streben wir dem Fischereihafen zu. ‚Wrights of Howth‘ heißt der stilvolle Laden, an dem wir nicht vorbeikommen: Fisch in riesiger Auswahl, Muscheln jeder Art, alles Mögliche an Seegetier, Krabben, Garnelen, usw. Alles toll für's Auge arrangiert. „Dublin Bay Prawn Tails, Halibut Fillet, Mixed seafood“, steht auf unserem Kassenbon. „Total € 49,06“. Das haut mich um! Aber, was soll's. Kostet ja alles nur die Hälfte, sagen wir uns. Bordkasse! Eine Zitrone bekommen wir gratis. Und geschmeckt hat es trotzdem.

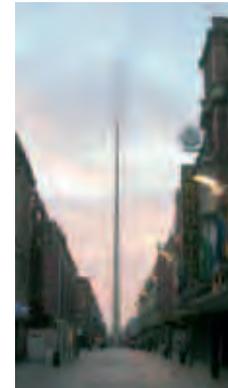
Früh am nächsten Morgen sitzen wir in der lindgrünen DART (Dublin Area Rapid Transit) S-Bahn und fahren *downtown* Dublin. An der Pearse St. steigen wir aus und verlaufen uns erst einmal. Dadurch kommen wir aber am „Georgianischen Dublin“ am Merion Square mit sehr sehenswerten Gebäuden aus dem 16. Jh. vorbei, sehen das sehr beeindruckende *Famine-Denkmal* im Stephens Green, das an die große Hungersnot, „*The Irish Potao Famine*“ (1846-1851), erinnert, die eine Million Iren das Leben kostete und eine weitere 1.5 Millionen zur Auswanderung zwang, überqueren den River Liffey über die „Ha'penny Bridge“ von 1816, für deren Benutzung bis 1919 ein Halfpenny Brückenzoll erhoben wurde, und landen in der O'Connell Street, wo „The Spire“ aufragt; wirklich eine Nadel aus rostfreiem Stahl: 120 m hoch, mit nur 3 m Durchmesser an der Basis und 15 cm an der Spitze. Blauer Himmel und warme Sonne lässt unseren langen Kreuz-und-Quer-Spaziergang zu einem Vergnügen werden. In der „*remise*“ der St. Andrew's Church finden wir die übervolle Dublin Tourism, die uns endlich mit Stadtplänen und Prospekten versorgt, aber vor allem auf Dublin's – so kommt es mir vor – Hauptattraktion hinweist,



Brütender Papageientaucher



Einlaufen in die Dublin-Bay



The Spire of Dublin from Henry-Street



Besuch im ältesten Segelclub der Welt



Molly Malone, Grafton Street



Half-Penny-Bridge bei Nacht



Das Sterben der Fischerei

Fotos: Karsten Möller

nämlich auf die Guinness Brewery, die, 1759 gegründet, gerade ihr „250 Years Anniversary“ feiert. In der Rainsford St. stehen wir vor dem sieben Stockwerke hohen backsteinernen Guinness Storehouse. Busse spuken Touristen aus. Der

Besucherstrom reißt uns mit, spült uns hoch durch alle Etagen bis zum Dachgarten, der Gravity Bar, wo uns ein phantastischer 360°-Rundumblick über Dublin's Dächer die Mühsal vergessen lässt. Und „Some complimentary pints of Guinness“ tun ihr

Übriges. Wieder unten steigen wir in einen dieser roten Topless-Sightseeing-Doppeldeckerbusse, die es ja wohl in jeder Stadt gibt und genießen eine informativen Tour durch das schöne Dublin, während der Fahrtwind uns die „complimentary pints“ aus dem Kopf weht. In der Grafton Street springen wir aus unserem ‚hop on – hop off‘ und sind wieder

*„In Dublin's fair city, where the girls are so pretty,
I first set my eyes on sweet Molly Malone,
As she wheeled her wheel-barrow, through streets
broad and narrow, Crying, cockles and mussels,
alive, alive, oh!“*

Dublins inoffizielle Hymne kann wohl jeder mitsingen, zwar ist sie schon 130 Jahre alt, bei uns aber erst durch The Dubliners richtig populär geworden. Seit zwanzig Jahren trotz nun die bronzene Molly jeder üblen Nachrede, wird sie doch aufgrund ihres ausladenden Busens und tiefem Dekollete, von den – katholischen – Dublinern gern auch „Dish with the fish“ (Steiler Zahn mit Fisch) oder, schlimmer, „Tart with the cart“ genannt. „Tart“ ist ja eigentlich eine Obsttorte, manchmal aber auch, vornehm ausgedrückt, ein leichtes Mädchen.

Der Stadtplan „The Best of Dublin Pubs“, in dem jede Kneipe mit einem Glas Guinness markiert ist, führt uns ins nahegelegene O'Neills. Was wir da zu Abend gegessen haben, hat sich bei mir nicht eingepreßt, aber an die tolle Live Music und die vielen Gläser Stout Porter kann ich mich noch erinnern. Und wir finden sogar die Railway Station wieder, und die letzte DART bringt uns zurück nach Howth.

In Lee hinter einem hohen Landrücken zu liegen und dabei Windrichtung und -stärke in Hinblick auf den zu segelnden Kurs beurteilen zu wollen, kann schon zu Fehleinschätzungen führen. Trotz vorzüglicher Wetterinformationen von der Coastguard, mehrmals täglich über UKW, und per Navtex

(518 kHz) sieht es dann draußen manchmal doch ganz anders aus. Kaum stecken wir unsere Nase um den 168 m hohen Ben of Howth und gehen auf Südkurs, kommt uns hoher Schwell entgegen und der Wind hält sich auch nicht an das, was er versprochen hat; weder stimmt die Stärke noch die Richtung. Wind aus SSO. Segel dicht und hoch ran, auf Backbordbug seewärts! Aber schnell wird es flach und die Wellen chaotisch. Klar zur Wende! Einige Meilen der Küste vorgelagert zieht sich die endlos lange Kish Bank mit Wassertiefen von weniger als 1 m südwärts, die später in die Codling Bank übergeht und sich bei Wicklow Head als India Bank fortsetzt. Unser Sollkurs ist 170°, das bedeutet nach Arklow kreuzen, schlicht um schlicht, zwischen Küste und den Bänken. 40 sm wäre der direkte Weg. „Josef, wollen wir das?“ Nein, das wollen wir nicht. Abfallen, neuer Kurs 245°. Mit Rauschfahrt überqueren wir den großen Trichter der Dublin Bay und steuern direkt auf das am Südufer liegende Dún Loaghaire zu.

Eine Hand voll aufliegender Frachter versperren mit ihren lang ausgestreckten rostbraunen Ankerketten den Weg. Abfallen, anluven, und schon machen wir einen Aufschieber im Vorhafen der großen Marina. Ein bulliges Schlauchboot erwartet uns, der Hafenmeister geleitet uns zu einem Liegplatz und sagt irgendetwas von „welcome“ und „reception“. Ja, ja, denke ich. Wenig später steht eine Dame, wohl Deputy Harbour Master, neben dem Schiff: „After berthing please call the reception!“ Das Kletje ist noch nicht über dem Groß, da ist sie schon wieder da „do you have been already...?“ Nein, unterbreche ich sie, aber wir stiefeln los, mächtig genervt. Oben empfängt uns eine junge Dame, aufgebrezelt, als wäre dies ein 5-Sterne-Hotel, „May I have your Credit Card, please.“ Kredit Karte? Ich denke, ich höre nicht richtig. Meine Kreditkarte sei an Bord, stottere ich. Abschätzender Blick auf meine ausgebeulte Segelhose. „Then you

have to pay in advance! „Visitor Berthing, including Waste Fee, total sum € 41,56“ Schon wieder denke ich, nicht richtig zu hören. „For one night?“ „Yes, of course. One night!“ Die Bordkasse habe ich auch nicht mit. Glücklicherweise kann Josef mit Privatgeld aushelfen. „Now I need a finger print from one of you,“ läßt sich die hübsche Dame wieder vernehmen. Fingerabdruck? Für die irische Kriminalpolizei, frage ich. Nein, „For the gate!“ Die Dame lacht. Die Tür zum Yachthafengelände läßt sich nur per Fingerabdruck öffnen, wird mir erklärt. Linker, rechter Zeigefinger auf ein Lesegerät gelegt, und schon bin ich registriert. Das müssen wir draußen gleich ausprobieren. Ich stecke meinen Finger in ein kleines Kästchen rechts an der Pforte, und schon geht die Tür auf. Wir, rein, raus; linker Finger, rechter Finger, immer wieder, bis wir merken, dass uns einheimische Segler etwas merkwürdig ansehen.

Es ist Sonntag, der 14. Juni 2009, aber in Dún Loaghaire (gesprochen: Dunn Lierii) haben die Läden noch auf. An dem Yachtausrüster gleich am Hafen können wir nicht vorbeigehen, und Josef kommt mit einer neuen Musto Snug wieder heraus. Außen blau, innen rot. Josef ist stolz wie Bolle.

„Damit kann ich auch in Regensburg rumlaufen!“ Wie das wohl aussieht, zwischen all den Loden und Jankern, denke ich. Seine alte Jacke kommt sofort in die Tonne, denn damit kann man sich in diesem Yachthafen überhaupt nicht sehen lassen und sich auch nicht in die Nähe des altherwürdigen „The Royal St. Georges Yacht Club“ wagen, dessen, mit goldenen Spitzen bewehrter, schwarzer Metallzaun und das auf hochglanzpolierte Messingschild „Members only“ sowieso jeden Zutritt zu dem herrenhausähnlichen Clubgebäude verbietet. Nach kleinem Rundgang und Landgangs-Pint of Guinness abends zurück in der Marina, sehen wir zum ersten Mal einige ausländische Flaggen. Ein Norweger, ein Schwede und einige französische Yachten haben sich über den Hafen verteilt. Merkwürdig, aber wir fühlen uns als Fremde nicht mehr so allein.

Mein Übersegler zeigt das Arklow Feuerschiff noch auf Position, aber jetzt begrüßt es uns als rostige Hulk, als wir in den von Molen eingefassten Avoca River nach Arklow hineinsteuern. Die Marina erweist sich als ein winzig kleines, von hohen Spundwänden eingefasstes Geviert hinter hohen Gebäuden und neben einer Industriebrache; so



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

eng und düster jetzt bei Niedrigwasser, dass wir uns beeilen, wieder herauszukommen. Ein langer *river pontoon* des Arklow Sailing Club gefällt uns viel besser, obgleich die „Bottle Imp“ in hartem Strom liegt und nicht viel Wasser unter dem Kiel hat. Wir sind heute zeitig los aus Dún Loaghaire, schon um 06.15 Uhr, und haben die 35,8 sm nach Arklow bei passendem Wind zügig abgesegelt, so dass noch Zeit für einen ausgedehnten Landgang ist. Unserem Liegeplatz gegenüber stoßen wir auf das Gebäude einer Reederei, Arklow Shipping, und, neugierig wie ich nun mal bin, entdecke ich im Foyer ein Schiffsmodell, grasgrün der Rumpf, „Arklow Castle“ der Name, gebaut bei der Peterswerft in Wewelsfleth. Heimatgefühle kommen auf. Ein wenig weiter, das Logo kenn ich doch? Aldi! Feinkost Aldi, hier! So was! Noch mehr Heimatgefühle! Wir stürzen hinein. Viele deutsche Produkte und – Mettwurst! Richtige deutsche Mettwurst. Toll! Und erschwinglicher Wein. Aber Brot und Brötchen sind genauso wenig genießbar wie aus irischen und schottischen Supermärkten. Wir weichen auf Baguette aus, das schmeckt wie bei uns.

Am nächsten Morgen ist der Himmel wie Blei, die Luft steht. Grauer Dunst liegt schwer über dem Avoca River. Kein Windhauch kräuselt das Wasser. Ein Tief kommt, das ist deutlich zu spüren, und der Wetterbericht hat das auch schon angekündigt. An die UKW-Durchsagen muss man sich gewöhnen, nicht weil sie in dialektgefärbtem Englisch und schnell – nicht „in langsamer Form zum Mitschreiben“ – gesprochen werden, sondern die Aussprache der Vorhersagegebiete machte mir anfangs ein wenig Mühe. Wer weiß schon, dass mit „Hebb’dies“ die Hebriden gemeint sind, und für Irland hüpfet der *forecast* so schnell von einem *head* zum nächsten, dass es nicht leicht ist, die Namen zu behalten und geographisch zuzuordnen. Navtex erleichtert die Sache, man kann alles nachlesen,

nur ist die Sendefolge nicht so häufig. Aber es gibt regelmäßig einen *Extended Outlook* für die folgenden drei Tage, der so ungewohnte Atlantik-Gebiete wie Bailey, Rockall, Shannon, Fastnet, Sole und Fitzroy einschließt und es ermöglicht, sich schon mal ein Bild von dem zu machen, was in den nächsten Tagen aus Westen so auf einen zukommt.

Was macht man an einem so trüben Tag? Wir schlendern durch Arklow, sehen, dass die „Gatsby“ auch da ist, sie hat im unwirtlichen Fischereihafen festgemacht, und um unsere Stimmung etwas aufzuhellen, steuern wir mal diesen mal jenen Pub an und stellen fest: Arklow hat eine Segelvergangenheit! Anfangs fragte ich mich, warum jede Kneipe eine Ecke hat, die mit Zeitungsausschnitten dekoriert ist, bis ich feststellte, dass man immer noch Francis Chichester feiert. Seine „Gibby Moth III“ (nicht die aus Greenwich, das ist die IV.) ist hier in Arklow bei James Tyrell gebaut worden. Das war 1959. Ein Schmuckstück aus Mahogany, dunkelblau, 12 m lang. Damit hat Chichester 1960 das Single-Handed-Trans-Atlantic-Race von Plymouth nach Rhode Island gewonnen. Die Werft Tyrell existiert leider nicht mehr.

Das Tief lässt sich Zeit. Über Nacht ist Nebel aufgekommen, das rostig-rote Feuerschiff in der Einfahrt ist nicht mehr zu sehen, und immer noch ist es totenflau. An Weiterreise ist nicht zu denken; unser nächstes Ziel Kilmore Quay ist 50 sm entfernt. Nachmittags setzt weicher Regen ein; kommt der Regen vor dem Wind...? Wir machen es uns im Salon gemütlich, lesen, lassen die Petroleumlampe kuschelige Wärme verbreiten und hören Irish Country Classics. Später, wenn Josef den ersten Gute-Nacht-Whisky eingeschenkt hat, greife ich zu unseren in Norwegen gekauften Bord-CD’s „Klassische Favoritter“, und es gibt noch Musik, um vor sich hin zu träumen. Ave Maria von Bach/Gounod, Mozart’s Larghetto und

auch Haydn’s Cantabile (schade, dass ich keine Außenlautsprecher habe) hören wir gerne, und bevor ich die Lampe auspuste, muss es auch noch Albinoni’s Adagio in G-Dur sein

Die ganze Nacht prasselt der Regen auf Deck, und der Wind heult im Rigg. Noch ein Tag in Arklow. Eingeweht! Am Nachmittag beruhigt sich das Wetter schlagartig, und die Arklower Segler machen ihre Boote klar. Mittwochsregatta! Ablegen ist hier kein leichtes Manöver. Die Yachten liegen an Bug- und Heck-Moorings verteilt über die ganze Breite des Flusses, der mir, jetzt nach dem vielen Regen, wie ein reißender Gebirgsbach vorkommt. Wenige hundert Meter flussaufwärts ist der Avoca nur noch knietief. Abends kommt Lorcan O’Toole vorbei, im Nebenjob Hafenmeister und Yachtclubmanager, sonst im Shipping Business, und lädt uns zur Preisverleihung und „Mole-Pils“ in den Yachtclub ein. Pils gibt es nicht, dafür aber Gin Tonic, Jameson’s Whisky und Guinness von allen Seiten und alles durcheinander. Und ein „Großes Hallo“ gibt es natürlich auch. Deutsche sind hier nicht so häufig.

Freitag, 19. Juni 2009. Um 05.40 Uhr laufen wir aus. Rückseitenwetter. Sonne, klare Luft, 14°C und frischer Wind aus W, Kurs 190°. Ich bin noch dabei die Segel einzustellen, da kommt kurz hinter uns ein Fischkutter um den südlichen Molenkopf gebrummt, gibt Gas, will uns in Luv überholen und kommt dabei näher und näher. Irgendwie hatte ich gleich gespürt, dass er nach See hin will, vor unserem Bug zur Arklow oder Glassgorman Bank, wo ich schon die roten Bälle seiner Netze liegen sehe. Inzwischen stehen die Segel, der Wind legt zu und die „Bottle Imp“ kommt richtig in Fahrt. Druck an der Pinne, Druck auf den Schoten, und Wasser schießt in Lee über Deck. 7.5 kn, 8 kn, da kommt Freude auf. Nur nicht bei dem Fischer. Sein Kutter ist nur noch drei, vier Meter neben uns.

Schäumende Bugwelle. Ich halte Kurs. Josef guckt gequält. „Sprich ein Gebet, das hilft!“ empfehle ich ihm. Der Fischer blickt stur nach vorn, würdigt uns keines Blickes, der Motor dröhnt. Aber er schafft es nicht, er kommt nicht vorbei, wir sind schneller! Plötzlich, der Motor ist wie abgewürgt, der Kutter verliert Fahrt und geht haarscharf hinter unserem Heck herum. Und jetzt würdige ich ihn keines Blickes! Innerer Jubel bei mir, Aufatmen bei Josef.

Es wird ein schnelle Reise, immer dicht unter der Küste südwärts. Eigentlich hätte ich ein Reff einbinden müssen, aber Sonnenschein, ablandiger Wind, keine Welle, da kann schon mal Wasser an Deck kommen. Ein Langkieler braucht Lage; ’ne Handbreit unter der Scheuerleiste, hat man mir mal beigebracht, als es nur Schiffe gab, die man heute als traditionell bezeichnet. Bei Greenore Point müssen wir 20° höher ran und es wird turbulent. Wind gegen Tide über zerfurchtem Meeresboden. Die Wassertiefe ändert sich abrupt; mal 44 m, 26 m dann nur 9,8 m, und die Wellen werden hoch und steil. Tiefe Löcher tun sich auf, in die sich das Boot kopfüber hineinstürzt, grünes Wasser schießt über Deck und Aufbau bis an die Sprayhood, knallt gegen die Scheibe und ergießt sich ins Cockpit. Die Höhe können wir nicht halten und kreuzen mit langem Bein zwischen Festland und Tuskar Rock bis Carnsore Point. Kein schönes Segeln mehr! Und es wird noch schlechter. Die Küste öffnet sich, wir müssen W steuern und haben den Wind genau von vorn. Schlag um Schlag geht es weiter, hier sind die Barrels Rocks im Wege, drüben schäumt die Gischt am Black Rock meterhoch und die Bore Rks. sind dicht voraus. Endlich gibt uns Great- und Little Saltee etwas Schutz, noch ein Schlag, hinweg über die nur 2,4 m tiefe St. Patricks Bridge zwischen Festland und den Inseln, und die hohen Molen von Kilmore Quay liegen vor uns. Der Hafenmeister nimmt die Leinen an,

heißt uns willkommen und, mit anerkennenden Blick auf die „Bottle Imp“, murmelt er etwas von „seaworthiness“. Recht hat er! Ausserdem, 54 sm in 8 Std. und 10 Minuten, nicht schlecht für ein 10-Meter-Boot, denke ich.

Kilmore ist ein kleines Fischernest, 500 Einwohner, mit einem großen, sehr aktiven Fischerhafen in dem tief drinnen eine Marina eingebettet ist. Das Coninbeg-Feuerschiff grüßt von Land, bis zur Wasserlinie eingegraben. Fremde suchen Fremde: Alex und Marthe kommen vorbei, Belgier, und wir verholen uns in „Kehoes Pub & Parlour“. Proppenvoll. Wohin, woher wird ausgetauscht und reichlich deutsch-belgisches Seglergarn gesponnen, das alles bei mitreißender Livemusic, untermalt vom Gegröle irischer Fischer, dazu einige *Murphy's Irish Red*, und schon war es schöner Abend.

Jetzt sind wir schon mehr als zwei Stunden auf dem Wasser, aber Hook Head lässt uns nicht los. Mit langem Bein versuchen wir, südwärts zu kommen, aber bei jedem Holeschlag ist das hohe grauschwarze Kap mit dem schwarzweiß geringelten Leuchtturm wieder voraus. Der Wind ist schwach; zu wenig, um freudvoll zu segeln, zu viel, um gewissenlos zu motoren. Hin und her gerissen entscheide ich mich fürs Segeln. Nach Cork sind es über 70 sm und die unter Maschine? Nein. Das Wetter ist schön geworden; nach dem trüben Grau der Morgenstunden ziehen jetzt weiße Tuschewolken über den blassblauen Himmel, der sich im fast unbewegten Wasser spiegelt. Langsam, ganz langsam haken wir ein „Head“ nach dem anderen ab, Helvick Head, Mine Head, Ram Head, entfernen uns dabei immer weiter von Land, um dann wieder auf leuchtend grüne Hügel und ferne stahlblaue Berge zuzufahren, bis sich dicht vor uns die schiefergraue, in der hellen Sonne teils wie Silber aufblitzende Steilküste über kiesigem Strand erhebt. Erst wenn wir im glasklaren Wasser den steinigen Grund sehen, legen wir um.

Drei, vier Segler kreuzen unseren Kurs, gehen ostwärts, Richtung Wales. Sie kommen wohl aus Dungarvan oder Youghal, beides Häfen, die nur sehr zeitraubend anzulaufen wären und nicht tideunabhängig sind. Es ist spät geworden, aber immer noch taghell, Mittsommer. Langsam wandern Knockadoon Head und die kleine, steile Felseninsel Capel Island vorbei. An Steuerbord öffnet sich die nur wenig ins Land einschneidende Ballycotton Bay, aber in der Südwestecke, geschützt durch das 50 m hoch aufragende Ballycotton Island, gibt es einen sicheren Ankerplatz. Um 21.25 Uhr fällt der Anker bei 5 m Wassertiefe; 70,9 sm zeigt die Logge.

Fortsetzung folgt...

Karsten Möller

Bücher für den Sommertörn

Wichtig für Dänemarkschopper

Diese gutgemachte Neuerscheinung rechtzeitig zum Saisonbeginn deckt, gegliedert in sechs Küstenabschnitte, die gesamte dänische Ostseeküste nebst Limfjord mit Ausnahme der Insel Bornholm sowie die schwedische Westküste zwischen Skanör im Süden und Göteborg im Norden und damit das Hauptrevier der deutschen Ostseesegler ab. Mit informativen Texten, gestochen scharfen Luftbildern mit eingezeichneten Einsteuerungskursen und Seekartenausschnitten (Hafenplänen) werden sowohl ausgebaute Yacht- als auch Naturhäfen beschrieben. Die Texte gliedern sich in einen allgemeinen Teil mit historischen und kulturellen Hinweisen und einen maritimen Teil mit den nötigen nautischen Informationen. Für jedes Gebiet gibt es eine eigene Planungskarte, die für die Planung des nächsten Tagestörns sehr hilfreich ist. Das trotz seines großen Formats durch die Spiralbindung sehr handliche und praktische Buch, übrigens erstmals die deutsche Fassung von Band 6 der beliebten

skandinavischen Hafenguidereihe, kann jedem Ostseesegler nur dringend empfohlen werden.

Per Hotvedt, Hafenguide Dänemark und Südwestschweden, 308 Seiten, 448 Farbfotos, 295 farbige Pläne, 11 Karten, Format: 23,5 x 33 cm, Edition Maritim, Hamburg, (ISBN 978-3-89225-633-5) € 49,90.

Handbuch für die ganze Ostsee

Für Sportschiffer gibt es spezielle Seekarten, Hafenhandbücher, Törn- und Revierführer, dazu gibt es elektronische Informationen zur Schiffsführung. Ist das nicht genug? Wozu brauche ich da noch einen „Revierführer“ wird sich mancher fragen. Um es vorweg zu nehmen: Ein Revierführer enthält in einem Band all die Angaben, die die erwähnten Informationsmöglichkeiten nicht bieten. Und das sind eine ganze Menge. Zum Beispiel: Küsten-,

Fahrwasser- und Ansteuerungsbeschreibungen, Segelanweisungen, Angaben zu Wetter, Strömungen, Küstenformen, Naturschutzgebieten, See- und Revierfunk und Schifffahrtsvorschriften von acht Ostseestaaten. In mittelfristiger Gültigkeit eben all das, was andere jährlich berichtigte Bücher nicht enthalten. Damit ist es ein wichtiges Bindeglied zu deren Angaben, vergleichbar den früheren amtlichen Seehandbüchern und wie diese mit anschaulichen „Vertonungen“ (grafischen Küstenansichten). Die Vielzahl der Neuauflagen seit 1993 spricht dabei für sich. In sechs Abschnitten beschreibt dieses Handbuch das Gebiet der Ostsee vom Skagerrak bis nach St. Petersburg.

Revierführer Ostsee, 5. überarbeitete Auflage, 484 Seiten, 26 farbige Abb., 107 Karten, 170 Zeichnungen, DSV-Verlag Hamburg, Vertrieb Delius Klasing (ISBN 978-3-88412-467-3) € 39,90.



Unter Deck Seekarten studieren? Klar, wichtig.

Bei DER Sonne greife ich noch lieber auf die elektronische Version zurück.

Fugawi Global Navigator™
Diese leistungsfähige PC-Software ist ideal für Ihre Routenplanung, GPS Programmierung und für Ihre Echtzeitnavigation an Land, auf See oder in der Luft.

Delius Klasing Sportbootkarten
Die Delius Sportbootkarten liefern alles in einem Satz (Begleitheft, Hafenplan und Detailkarten).

AM BESTEN VOLL AUSGERÜSTET:
Seekarten, elektronische Navigation und eine große Auswahl an Zubehör bei:

HanseNautic
BADE & HORNING · ECKARDT & MESSTORFF

Gefahr rechtzeitig erkennen

Ungewöhnliche Hitzewellen, lange Schnee- und Frostperioden, häufigere heftige Stürme und als deren Folge mehr Hochwasser an den Küsten. Es ist eine unbestreitbare Tatsache: das Wetter verändert sich. Der Stadtmensch mag sich darüber ärgern und darin einen zunehmend beliebten Gesprächsstoff sehen. Mehr als alle anderen Menschen müssen sich jedoch Nautiker, Sportschiffer und Küstenbewohner auf extreme und bedrohliche Wettersituationen auf und an der See einstellen. Dabei können sie sich nicht immer auf genaue Wetterberichte und rechtzeitige Vorhersagen verlassen. Besser ist es, bedrohliche Wetterentwicklungen rechtzeitig selbst zu erkennen und Wetterkarten deuten zu können. Für sie alle hat der für seine präzisen und lesbaren Darstellungen bekannte britische Meteorologe jetzt diese handliche und preiswerte Broschüre verfasst, die an Bord keines Bootes fehlen sollte.

Alan Watts, Gefährliche Wetterlagen rechtzeitig



Inh. Clemens Massel

Segelmacherei

YACHTSEGEL

Bootsbezüge
Sonnensegel
Rollanlagen

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

erkennen, 64 Seiten, 24 Farbfotos, 14 farbige Grafiken, Delius Klasing Verlag, Bielefeld (ISBN 978-3-7688-2679-2) € 9,95.

Segeln – Lernen und Anwenden

Wir gehen mal davon aus, dass diejenigen, die diese Nachrichten lesen, segeln können. Weit gefehlt. Erstens lernt man ja nie aus, zweitens ist manches vergessen, drittens gibt es, wie man sieht, immer viel Neues in diesem vielseitigen Sport, und letztes macht es Spaß zu sehen, wie andere es machen oder Bekanntes beschreiben. „Zwar weiß ich viel, doch möchte ich alles wissen“ lässt Nichtsegler Goethe den Nichtsegler Wagner in seinem Faust feststellen. So kann auch der Fachmann aus dieser Fundgrube noch etwas dazu lernen, und für den Neuling ist das moderne und verständliche Handbuch für den Einstieg schlechthin unentbehrlich.

Jeremy Evans/Pat Manley/Barris Smith, Perfekt segeln, 400 Seiten, 697 Farbfotos, 485 farb. Abb., 14 farb. Karten, Delius Klasing Verlag, Bielefeld (ISBN 978-3-7688-2672-3) € 29,90.

Wer vieles bringt...

Im neuen Jahr pünktlich zur „Boot“ in Düsseldorf erschien in leicht verändertem Gewand diese einzigartige Zusammenfassung, sich über Aktuelles auf dem Boots- und Ausrüstungsmarkt umfassend zu informieren. Abbildungen, Daten, Adressen und Preise bieten in übersichtlicher Form professionelle Kauf- und Vergleichsinformationen. Dieses moderne Handbuch ist seit vielen Jahren nicht nur für den Fachhandel, sondern für jeden interessierten Wassersportler zu einem unverzichtbaren Ratgeber geworden. Man muss die Redaktion bewundern, der es immer wieder gelingt, unzählige Abbildungen nebst Texten über Boote und 3000 Adressen in dem über 400 Seiten starken Wälzer zu aktualisieren und übersichtlich und leicht auffindbar darzustellen.

Bootsmarkt 2010 – Europas größter Wassersport-Katalog, 402 Seiten, 1700 Farbfotos und Zeichnungen, Delius Klasing Verlag, Bielefeld (ISBN 978-3-7688-3133-8) € 12,90

Vergrüßt?

Kanonendonner über dem Mühlenberger Loch

Auf dem Behördentreffen des Hamburger Seglerverbandes wurde die Ankündigung des Stellvertretenden Hafenkaptäns Brummermann noch mit humorvoller Skepsis aufgenommen. Aber dann fand das Spektakel doch tatsächlich statt. Laut dröhnte es über das morgendlich stille Mühlenberger Loch und in den Ohren überraschter und besorgter Anwohner. War Krieg? Nein, echte Granaten wurden aus den 10,5 cm-Haubitzen nicht verschossen, sondern nur Platz„patronen“.

Der französische Hubschrauber-Träger „Jeanne d'Arc“ wurde bei seinem Einlaufen in den Hamburger Hafen zum Hafengeburtstag um 09.00 Uhr früh des 7. Mai von der Grünfläche westlich des Mühlenberger Jollenhafens von Soldaten des Geschützzuges des Artilleriebataillons aus dem niedersächsischen Schwanewede in Uniformen des Wachbataillons mit 21 Schuss Salut begrüßt und erwiderte den ungewöhnlichen Gruß mit derselben Zahl an Schüssen. Immer abwechselnd. Beeindruckend, aber was war der Anlass?

Tatsächlich gab es keinen. Denn wer salutierte hier eigentlich wem? Ich kann mir eine Anmerkung



Keine Beschießung von Blankenese durch den französischen Hubschrauberträger „Jeanne d'Arc“, sondern nur freundlich gemeinter Salut
Foto: Dieter Tetzen

zu der ungewöhnlichen Art der Begrüßung nicht versagen. Über die Symbolik des offenbar nicht aus der Mode gekommenen Salutschießens ist eine Menge geschrieben worden, was man in älteren Lexika oder im Internet nachgucken kann. Danach wird ein „Gruß“ von 21 Kanonenschüssen – international die Höchstzahl – nur Königen oder Präsidenten einer Republik erwiesen. Aber unser damaliger Bundespräsident Köhler war an Land nicht anwesend. Ebenso wenig hat sich der französische Staatspräsident Sarkozy an Bord des Trägers befunden. Andere hohe Persönlichkeiten aber werden je nach ihrem Rang abgestuft mit weniger Schüssen salutiert.

In der Marine sind zwar fremde Schiffe salutfähig, aber nur, wenn sich ein „Flaggoffizier“ an Bord befindet, und dann mit einer seinem Rang entsprechenden Anzahl von Schüssen. So hätte ein an Bord der „Jeanne d’Arc“ befindlicher Konteradmiral einen Anspruch auf immerhin 13 Schüsse Salut durch eine Marineeinheit! Nicht durch den Heeresteil des Wachbataillons! Aber 21 Schüsse? Einfach so? Wenn das Schule macht. Bei den häufigen Kriegsschiffsbesuchen scheint mir das, allein schon in Anbetracht der Kosten und des gewaltigen Lärms, etwas übertrieben, zumal Staatsoberhäupter schon seit langem nicht mehr per Schiff anzureisen pflegen.

Historisch entstand das Salutschießen aus dem Leerschießen der geladenen Kanonen, um die friedliche Absicht des einlaufenden Kriegsschiffes deutlich zu machen. Übrigens ist der Sinn des Salutschießens in Anbetracht der dafür aufgewendeten Kosten schon vor einigen Jahren (am 3. Juni 2006) Gegenstand eines lesenswerten Interviews des NDR mit Vertretern des Bundestages und des Verteidigungsministeriums gewesen. Wie man sieht, offenbar ohne Folgen. Auch eine Anfrage des Abgeordneten der Linken Hackbusch an den

Senat vom 14. Mai wurde jetzt nur unbefriedigend beantwortet. Kernaussage: Es gab keinen Grund, denn es war kein Staatsbesuch. Ist aber „Spaß an der der Freud“ allein Anlass zu einem derart lärmenden und überdies kostenträchtigen Spektakel? Protokollarisch gesehen hat man sich schlicht „vergrüßt“.

Klecks

Quellen: Großer Brockhaus, Ausgabe 1902

Internet: http://www.ag-kdr-res-bw.de/downloads/Manuskript_2006_%2006_03.pdf

<http://de.wikipedia.org/wiki/Salutschuss>

<http://www1.va.gov/opa/publications/celebrate/gunsalute.pdf>

Bürgerschaftsdrucksache 19/6188

