

3 / 2011

SVAOe

Mai / Juni

Nachrichten



Vor Anker im Alsensund. Gouache von Wilfried Botha





Systempartner Hydraulik

It's not a trick –
it's a system

Ob Ersatzservice oder Lieferkonzepte für OEM: Mit unserem weltweit wachsenden Netz an Niederlassungen sind wir als Systempartner für Hydraulik stets in Ihrer Nähe, z.B. in Hamburg:
Billbrook Tel. +49 - 40 - 7 32 83 33
Stellingen Tel. +49 - 40 - 5 40 20 28
Wilhelmsburg Tel. +49 - 40 - 7 52 42 70



HANSA FLEX

www.hansa-flex.com · info@hansa-flex.com



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

89. Jahrgang

Mai / Juni 2011

Nr. 3

Flotter Start zum Elbe-Auftakt



Von links: J 24 „Hungriger Wolf“, „Luv“ und Folkeboot „Fun“ geben vor der Yachthafenmole richtig Gas!
Foto: Kay Rothenburg

In dieser Ausgabe

Editorial – Macht ein Versuch klüger?	2
Geburtstagsgrüße	4
Geänderte Clubhausöffnungen	4
Nachruf Joachim Stier	5
Nachruf Nils Siemens	6
Windiger Auftakt	7
Glückstadt-Wettfahrten	9
Optimale	10
Bootstauen auf der Alster	11
Hamburger Jugendseglertreffen	12
Erfolg für SVAOe – Hamb. Meister der J24	13
Stör-Pokal der Micro Magic	14
In der Karibik – Heineke-Cup	15
Gründungsfest	19
Fahrtenpreise 2010	22
Neuaufnahmen	25
Auf solidem Fundament – JHV des HS	25
Es gibt keine Probleme –	
Gespräch mit Behörden	26
JHV Hamburger Yachthafen	30
Aus dem DSV	32
Nautische Nachrichten	34
Risiken der GPS-Navigation	37
Berichtigung der Hafenhandbücher	39
Dies und das	40
Bücher für den Sommer	41
Stander oben oder unten?	44
Ein Brief aus Bayern	45
SVAOe-Vorstand 2011	46
Zu unserem Umschlagbild	48
Zu guter Letzt	48

Macht ein Versuch klüger?

Das sagten sich im vergangenen Jahr eine Handvoll engagierter SVAOeer, als sie anregten, die Mitglieder um ihre Meinung zu allen nur denkbaren Bereichen rund um die SVAOe zu befragen. Und wie es guter Brauch in unserer Vereinigung ist, beließen sie es nicht bei der Anregung, sondern sie nahmen – nach Absprache mit dem Vorstand – das Heft des Handelns selbst in die Hand und entwickelten mit beträchtlichem Arbeitsaufwand einen umfangreichen Fragenkatalog, der Ihnen, unseren Mitgliedern, zur Beantwortung übersandt wurde.



Um ein Resultat vorweg zu nehmen: Nur knapp über 10% der Mitglieder mochten sich der Mühe unterziehen, ihre Gedanken und Meinung zu äußern – ein recht bescheidenes Ergebnis, aber eben auch ein Ergebnis, das neue Fragen aufwirft:

Wie kann es sein, dass die bei weitem größte Zahl der Rücksendungen aus der Altersgruppe der über 60-Jährigen erfolgte und, auf der anderen Seite, nur vier Antworten von Mitgliedern unter 30 Jahren registriert werden konnten, einer Altersgruppe, in die unser Verein die meiste Arbeit (und Geld) investiert? Auch darüber gilt es nachzudenken.

Verstehen Sie diesen Hinweis bitte nicht als Lamento, vielmehr ist dieses Ergebnis nur eines von vielen. Die Auswertung hat, auf den verschiedenen Ebenen der Befragung, soviel Substantielles erbracht, dass Vorstand, Beiräte, Obleute und die vielen Ehrenamtlichen Anre-

gungen in Hülle und Fülle zur Optimierung ihrer Arbeit bekommen haben. Allen Einsendern gilt dafür unser herzlicher Dank!

Die gesamten Ergebnisse möchte ich an dieser Stelle nicht darstellen; wir haben diese bereits auf der Mitgliederversammlung im April präsentiert, und wer alles nachlesen möchte, findet sie im Mitgliederbereich auf unserer Internetseite. Eine Bilanz der Befragung möchte ich dennoch ziehen.

In den letzten Monaten und Jahren ist immer wieder vom „Soziologischen Wandel“ die Rede – auch im Zusammenhang mit zunehmender Verweigerung der Bürger, sich an Wahlen zu beteiligen. Hat dieser Wandel auch Einzug in unseren Club gehalten? Sicherlich nicht. Wenn auch die Altersstruktur der Befragungsteilnehmer nicht repräsentativ für die der SVAOe insgesamt ist, so zeigen die Ergebnisse doch deutlich: Es herrscht unter unseren Mitgliedern ein hohes

Maß an Zufriedenheit darüber, wie der Club aufgestellt ist. Dies zu hören und zu lesen war sicherlich nicht das Ziel der Initiatoren. Dennoch erfreut dieser Grundtenor der Antworten natürlich alle Beteiligten und motiviert sie, ihre Arbeit weiterhin so engagiert zu leisten und neue Ideen der Mitglieder aufzunehmen.

Versuch macht klug? Wohl auch im Bezug auf unsere Umfrage. Klüger hat sie uns allemal gemacht.

Die Segelsaison 2011 hat begonnen und wurde bei besten Bedingungen erfolgreich mit der „Elbe-Auftakt Regatta“ und der „Optimale“ für unsere Jüngsten auf der Alster gestartet. Mehr darüber lesen Sie auf den nächsten Seiten. Bei diesen Veranstaltungen waren, wie seit vielen Jahren, viele unserer Ehrenamtlichen aktiv. Aber auch sie würden sich über weitere Unterstützung freuen. Freuen können wir uns auch über eine ganze Reihe neuer Mitglieder, die in den letzten

Wo gibt es noch etwas umsonst?? Bei Foto-Wannack!

Kostenlos prüfen wir Ihr Fernglas, ob die Linsen sauber sind, ob der Mitteltrieb leicht läuft, denn im Laufe der Jahre verharzt das Fett und ob die Achsengleichheit noch stimmt, dass heißt, das es nicht doppelt sieht, dieses passiert bei Stoß oder Fall.

Die Saison beginnt und alles soll einwandfrei arbeiten, denn es ist doch allgemein bekannt, wir Segler sind nie zufrieden! Stimmts oder? Immer nur das Beste und perfekt soll es sein.

Bei dieser Gelegenheit empfehlen wir, wenn Sie uns in unserem Geschäft besuchen, doch einmal durch ein modernes Fernglas durchsehen, von **Steiner** haben wir schon ein gummiarmiertes, wasserdichtes, robustes 7x50 Fernglas für nur **299.- Euro!** Und dann ein Blick durch die Spitzenprodukte von **ZEISS 7x50T* Classic 1429.- Euro** von **LEICA** das Ultravid 7x42 BR HD für **1639.- Euro** und das **ZEISS Victory 7x42T*FL** für nur **1399.- Euro**. Durchsehen und begeistert sein!!



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

Monaten zur SVAOe gefunden haben – auch über unser Projekt Förderung der Praxisausbildung im „Erwachsenen-Segeln“. Wäre es nicht eine großartige Sache, beispielsweise unsere Trainer bei der Jüngsten- und Jugendausbildung an der Alster zu unterstützen und so in dieser aktiven und (immer noch) jungen Segler-Vereinigung Fuß zu fassen? In jedem Fall: Besuchen Sie unsere zahlreichen Clubveranstaltungen (siehe beiliegende Halbjahresvorschau). Herzlich willkommen in der SVAOe und allen eine glückliche Saison 2011!

Ihr Andreas Völker
Vorsitzender

Geänderte Clubhauszeiten bei Veranstaltungen

Wir möchten darauf hinweisen, dass wir, einem vielfach von Mitgliedern geäußerten Wunsch entsprechend, den offiziellen Beginn aller regelmäßigen Geselligkeiten, Veranstaltungen und Zusammenkünfte im Clubhaus ab sofort auf 19.00 Uhr festgelegt haben (bisher 19.30 Uhr). Das Klubhaus wird jedoch wie üblich ab 18.00 Uhr geöffnet sein, damit der Klönsnack nicht zu kurz kommt. Bei besonderen Veranstaltungen mit von der Regelöffnungszeit abweichenden Öffnungszeiten werden wir dies in den Einladungen jeweils bekannt machen.

Die Öffnungszeiten unserer Geschäftsstelle bleiben davon unberührt.

(Diese hier noch einmal zur Erinnerung: Montags geschlossen! Am Dienstags von 08.30 bis 12.30 und von 15.00 bis 19.00 Uhr, von Mittwoch bis Freitag von 08.30 bis 12.30 Uhr)

Herzliche Glückwünsche!

Herzliche Wünsche für ein gesundes neues Lebensjahr gehen an unsere Mitglieder, die im Sommer Geburtstag haben werden. Wir wünschen allen alten und jungen Clubmitgliedern einen guten Kurs durchs neue Lebensjahr und eine schöne Segelsaison. Besondere Grüße gehen in dieser Ausgabe wieder an unsere Mitglieder, die einen runden oder halb runden Geburtstag feiern können.

Geburtstage im Juli und August

03.07.	Helga Zeiher	65 Jahre
04.07.	Jochen Gnass	50 Jahre
07.07.	Monica-E. Dennert	50 Jahre
09.07.	Philine Hummelt	20 Jahre
11.07.	Arnold Michler	60 Jahre
11.07.	Nils Oetling	30 Jahre
19.07.	Christian Karstens	55 Jahre
20.07.	Reinhard H. Kuhn	70 Jahre
25.07.	Michael Rolle	60 Jahre
31.07.	Hans-Karl Kaiser	65 Jahre
01.08.	Elimar Heinz Beilcke	75 Jahre
06.08.	Tom Overbeck	60 Jahre
08.08.	Thomas Eychmüller	65 Jahre
09.08.	Kai Möhrle	50 Jahre
10.08.	Ellen Adler	50 Jahre
11.08.	Ian Witt	20 Jahre
12.08.	Reemt Bruhns	80 Jahre
14.08.	Klaus Lichtenfeld	65 Jahre
15.08.	Gunda Lembcke	70 Jahre
18.08.	York Schnatmeier	55 Jahre
20.08.	Günter Buschmann	75 Jahre
25.08.	Götz A. Friedhoff	40 Jahre
26.08.	Ylva Elisabeth Nelle	20 Jahre
27.08.	Giacomo Fyn Laurenz	10 Jahre
29.08.	Gerd W. Sieverling	70 Jahre
30.08.	Bodo Jaath	85 Jahre
31.08.	Christa Hartmann	75 Jahre
31.08.	Kay Dennert	50 Jahre



Joachim Stier

1948–2011
Träger der goldenen
Ehrendadel der SVAOe

Früher Eigner der Optima 98A „Chytha“

Am 27. März ist nach schwerer und schon einmal überwunden geglaubter Krankheit Joachim Stier verstorben, nachdem er am Vortag noch die Goldene Nadel für 50 Jahre Mitgliedschaft in unserer Seglervereinigung erhalten hatte.

Seine seglerische Laufbahn begann „Stierchen“ 1961 auf dem Jugendkutter „Teufelsbrück“, wo er unter Kutterführer Eggert Thode das Segeln auf Elbe und Ostsee kennen lernte. Später war er dann selber als Kutterführer mit der „Teufelsbrück“ unterwegs.

Mit Hilfe seines Vaters wurden ein Kormoran und anschließend ein 20-er R-Jollenkreuzer selbst gebaut und gesegelt. Mit dem Jollenkreuzer war er auf Elbe, Ostsee sowie in den Watten unterwegs und nahm auch an zahlreichen Regatten – zeitweise als Obmann dieser Bootsklasse – teil. Gelegentlich segelte er aber auch auf anderen Schiffen, so etwa auf einer Langfahrt mit der damaligen Vereinsyacht „Bora“, die direkt an die englische Kanalküste und zurück über holländi-

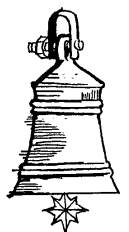
sche Gewässer führte. Später war Joachim Eigner verschiedener GFK-Yachten mit Liegeplätzen etwa in Eckernförde, der Geltinger Bucht und an der Schlei. Von seinem letzten Schiff, einer Dehler 98, musste er sich aber krankheitsbedingt schon 2009 trennen.

Wer Joachim kannte, weiß, dass er zu den eher Stillen, aber vielseitig Interessierten gehörte. Im Gespräch – zu welchem Thema auch immer – kamen von ihm daher stets fundierte Beiträge verbunden mit einem trockenen Humor und feiner Ironie. Joachim war kein Freund großer Worte, er brachte die Dinge auf den Punkt und handelte dabei nie unüberlegt und ohne die Dinge zu Ende gedacht zu haben. Auf ihn konnte man sich immer vollkommen verlassen.

Seine eigentliche aktive berufliche Tätigkeit in der Automobilbranche hatte Joachim bereits durch eine Altersteilzeitregelung beendet, war aber trotzdem noch tageweise bei einem Freund aus Schulzeiten engagiert, wo er sich mit der ihm eigenen Beharrlichkeit noch mit den praktischen Auswirkungen von EU-Bestimmungen im Lebensmittelrecht befasst hat.

Seine Hoffnung auf einen noch längeren Unruhestand mit seiner Frau Lina sowie Tochter Katrin wurde leider enttäuscht. Seiner Familie gilt unser Mitgefühl und mit ihr trauern wir.

Peter Stamp





Nils Siemens

1946–2011

Träger der Silbernen
Ehrendadel der SVAOe

Eigner des Folkebootes „Moat“

Als Nils sich Ende 1995 bei mir am Telefon meldete, da hatten wir wohl fast dreißig Jahre nichts voneinander gehört und gesehen. Aber es ist ja immer wieder erstaunlich, wie wenig sich Stimme und Sprechgewohnheit im Laufe von Jahrzehnten (!) ändern. Es war sogleich ganz vertraut – als wenn nur ein paar Monate seit dem letzten Gespräch vergangen wären. Wir hatten zur gleichen Zeit auf Jugendkuttern segeln gelernt, aber wie es denn so ist: Ausbildung („Lehre“ nannte man das damals noch) und ab in die weite Welt – er in die Karibik (beruflich!), ich nach Berlin (Studium).

Nun aber wollte er ein Boot haben, zu unserem Glück ein Folkeboot. Da war er natürlich in den Fingern des unvergessenen „Mausey“ Mueller-Haagen (†) und meiner Wenigkeit gerade richtig. Das Boot war bald gekauft, und damit kam anderes Leben in die Folkeboot-Flotte Hamburg. Nils plante – für alle – Touren auf der Niederelbe bis möglichst Helgoland und zurück. Die Abkürzung „u.a.w.g.“ kam dabei fast immer vor, und

zwar im Sinne von „und abends wird gegrillt“. Wie viele verschiedene Geschmacksrichtungen es bei Rum gibt, lernten wir dabei von ihm als Karibikkenner zwangsläufig auch.

Was diese abendlichen Zusammenkünfte anbetraf, so lieferte er in Cuxhaven sein Meisterstück ab: Da der dort schmorenden Folke-Flotte die Traute fehlte, nach Helgoland zu segeln, wo ja „Knieper essen“ auf dem Programm stand, ließ er den „Knieper“ zu uns kommen! Dazu bedurfte es etlicher Telefonate sowie guter Kontakte hüben und drüben, und tatsächlich kam die gewünschte Ware per Seebäderdampfer „Wappen von Hamburg“ in Cuxhaven an und wurde vom Zahlmeister in einem Hotel konspirativ übergeben. Das soll ihm doch erst mal einer nachmachen!

So verging die Zeit, sehr zur Freude von Flottenchef bzw. -chefin, denn an Aufrufen zu geselligen Veranstaltungen haperte es wahrhaft nicht. Auch wenn diese Zeit von eigenwilligen Eskapaden nicht unbeschattet blieb, so wusste doch jedermann, wer mit „Der Harmoniechef“ gemeint war.

Ich wünsche, dass Nils Siemens genau so in Erinnerung bleibt, nachdem am 17. April 2011 nun eingetreten ist, was lange zu erwarten, aber nicht abzuwenden war.

Norbert Schlöbohm



Gleich fällt er um! Sekunden vor dem Mastbruch der „Fontenay“

Foto: Kay Rothenburg

Windiger Auftakt

Ein perfektes Elbe-Auftakt-Wochenende zwischen Lühesand und Blankenese.

Bei besten Wetterbedingungen konnten wir am Wochenende 30. April/1. Mai die Elbe-Auftakt Regatta 2011 mit guter SVAOe-Beteiligung – 1/3 der Teilnehmer – durchführen. Kräftige Böen aus Nordost sorgten dafür, dass – ganz im Gegensatz zur Vorjahres-Regatta – bei den Starts, an den Wendemarken und auf den Bahnen manch heikle Situation und viele packende Positionskämpfe beobachtet werden konnten. Und mancher hatte so seine Probleme:

Der eine saß schon vor dem ersten Start bei Wedel auf Schiet, konnte aber rechtzeitig freigeschleppt werden. Andere kämpften auf den Vorwindstrecken bestenfalls mit Eieruhren im Spi, im ungünstigen Falle wird das gute Stück künftig als Sonnen- oder Regenschutz bei Gartenparties Verwendung finden. Doch Spaß beiseite: Es mussten zwei Boote ins Ziel geschleppt

werden: Ein Soling erlitt Ruderbruch und der neuen SVAOe-Vereinsjolle „Fontenay“ ging drei Seemeilen vor dem Ziel der letzten Wettfahrt, in aussichtsreicher Position liegend, der Mast über Bord. Der Skipper trug’s mit Fassung.

Andreas Völker

Ein Teilnehmer berichtet...

Die Wetterbedingungen beim Start der Elb-Regattasaison waren die denkbar besten, denn die Sonne strahlte und der Wind blies aus Nordost mit kräftigen 4 Bft – einfach traumhaft. Diese Chance ließen sich 30 teilnehmende Crews – von denen am Ende 26 gezeitet wurden – nicht nehmen, und so konnten drei Wettfahrten mit jeweils zwei Startgruppen gesegelt werden.

Da die Sonnabend-Wettfahrt zweifach in die Gesamtwertung einging, war gleich das erste Rennen das wichtigste. Es ging zunächst vorm Wind über die Startlinie ein Stück elbabwärts,

um dann war mit dem Strom zum Mühlenberger Loch zu kreuzen. Machte einigen schon zu Beginn der Kreuz der auffrischende Wind zu schaffen, so waren auf Höhe des Kraftwerks Wedel die Windlöcher und -dreher wirklich tückisch. Vom Mühlenberger Loch ging es zum Ziel vor der Westmole des Hamburger Yachthafens zurück. Da der Wind so kräftig aus Nordost wehte und der Wasserstand im Mühlenberger Loch und hinter Schweine-, Ness- und Hanskalb Sand dementsprechend niedrig war, ging es im Fahrwasser zurück und nicht wie ursprünglich vorgesehen durch die Hahnöfer Nebenebe.

Am Sonntag fiel um 09:30 Uhr der erste Startschuss, also eineinhalb Stunden früher als am Vortag. Die erste Wettfahrt war eine Kurzwettfahrt und bestand aus einem Vorwindkurs und einer Kreuz elbauf wieder zur Westmole des Yachthafens. Während der Kreuz nahm der eine

oder andere Teilnehmer Kontakt mit dem Grund auf, um dem Gegenstrom zu entgehen. So rächt es sich, wenn man zu viel will!

Unsere J24-Flotte trat zwar mit vier Booten komplett, aber ohne weitere Konkurrenz an. Sie belegten unter Führung von „Hungriger Wolf“ sämtlich vordere Plätze in der Gesamtwertung nach Yardstick.

Zur letzten Wettfahrt ging es erneut ein Stück elbab bis zur Tonne 120, um von dort zu einer längeren Kreuz zum Mühlenberger Loch anzusetzen. Auf dem Weg zurück nach Wedel zogen ein paar kräftige Böen über den Kurs, was leider zu den erwähnten Schäden führte.

Die Siegerehrung fand wie immer vor der „Tonne 122“ im Yachthafen statt.

In der Gesamtwertung nach Yardstick siegte „brown sugar“, Finn Möller. Die SVAOeer belegten mit Platz 4: „Hungriger Wolf“, Johann Huhn – 5. „Juelssand“, Ragna Thönnessen – 6. „Swift“, Hans-Georg Körling – 7. „Fun“, Klaus Pollähn – 8. „Tinto“, Till Pomarius – 10. „Luv“, Jonas Hummelt – 11. „Lord Jim“, Thomas Lyssewski Plätze im vorderen Drittel. In zwei Gruppen lagen aus der SVAOe vorn: Gruppe J 24: 1. „Juelssand“, Ragna Thönnessen – 2. „Hungriger Wolf“, Johann Huhn – Gruppe YS 98: 1. „Swift“, Hans-Georg Körling – Gruppe YS>107: 1. „Fun“ Klaus Pollähn.

Die vollständigen Ergebnisse und zahlreiche Regattafotos von Kay Rothenburg, die die Atmosphäre der Regatta veranschaulichen, finden Sie auf der Fotogalerie im SVAOe-Internet unter www.svaoe.de.

Johann Huhn

Glückstadt-Wettfahrten

Ein windiges Regattawochenende

Rechtzeitig zu den in diesem Jahr vom Hamburger Segel-Club veranstalteten Glückstadt-Wettfahrten war ein Wetterwechsel eingetreten. Nach einer von wochenlang östlichen Winden bestimmten Frühsommerwetterlage hatte der Wind gedreht und sich mit Regen und westlichen Winden wieder auf das übliche Hamburger Sommerwetter eingependelt. So waren für den Start am Sonnabend heftige Böen von 7 Bft aus Nordwest angekündigt, die sich dann auch prompt während des Startvorgangs gegen 14.00 Uhr einstellten. Die Yachten, die unter Vollzeug schon gestartet waren oder noch auf ihren Start warteten, trugen zu viel Zeug. Eilig mussten also in dem allgemeinen Gewimmel die Segel verkleinert oder vorübergehend sogar ganz wegenommen werden. Noch vor dem Start riss das Großsegel der „Elan“ etwa in Höhe der oberen Latte quer durch. Tapfer startete die Crew unter Skipper Harald Baum nach Bergung des Segels unter Genua III dennoch und segelte dem Feld hinterher. Es wird berichtet, dass auf der „Haspa Hamburg“ ein Mann über Bord ging, der aber schnell wieder eingesammelt werden konnte.

Hart wurde es vor allem für Jollen und kleinere Boote, die sich schon auf der Bahn befanden und zumeist wacker durchhielten, zumal der Wind nach den Böen wieder handiger wurde. Von der Brammer Bank beschäftigte die dort fest und nicht wieder frei gekommene „Røde Orm“ mit ihrer Bitte um vorsichtiges Passieren die Schifffahrt, bis sie hoch und trocken lag und sich die Warnung erübrigte. Eine unangenehme Situation, aus der sie erst spät die Abendtide wieder befreite.

Die Rückfahrt am Sonntag führte bei steifer

achterlicher Brise und einigen Schauerböen zu extrem schnellen Zeiten. So segelten „Stockmaritim“ und „Vineta“ mit einem Abstand von nur 20 Sekunden die rund 18 sm lange Strecke in weniger als 1 ¼ Stunden ab!

Besonders hervorzuheben ist die gute Zeit der alten Elb-Jolle „Herz-Jung“ von Peter Hauschildt (SVAOe), die sich bei noch laufendem Gegenstrom ganz in die Neerströme zwischen die Stacks wagte und in ihrer 12 Boote starken Gruppe YS 106 auf der Hinfahrt nach gesegelter Zeit knapp vor dem von Klaus Pollähn gesteuerten Folkeboot „Fun“ und nach berechneter Zeit eben dahinter lag. Auf der Rückfahrt segelte zwar ein Drachen auf Platz 1, der sich aber nach berechneter Zeit weiter hinten platzierte und „Herz-Jung“ den Gesamtsieg nicht nehmen konnte. Klaus Pollähn gelangte mit „Fun“ nach ber. Zeit mit einem 1. hin und einem 4. zurück nach „Herz-Jung“ auf Platz 2. Revierkenntnis kann nicht schaden! Beachtenswert ist auch der Erfolg von Hans-Georg Körling, der mit seiner „Swift“ mit einem 1. auf der Hinfahrt und einem 4. Platz nach ber. Zeit in der 16 Boote starken Gruppe YS bis 105 am Ende vorn lag. Eine herzliche Gratulation zu den Erfolgen!

Bei der Preisverteilung am Sonntag aber 14.00 Uhr schien dann wieder die Sonne.

Hier die Platzierungen der SVAOe-Teilnehmer:

Gruppe YS ab 106 (12 Meldungen und Starts): I. „Herzjung“, Peter Hauschildt, II. „Fun“, Klaus Pollähn, 8. „Spanvogel“, Georg Pulver. Gruppe YS bis 105 (16 Meldungen und Starts): I. „Swift“ Hans Georg Körling, 6. „Fettes Brett“ Lars Christiansen, SVAOe, 9. „Injadama“ Jan Gallbach, SVAOe.

JCS



Inh. Clemens Massel

Segelmacherei

YACHTSEGEL
Bootsbezüge
Sonnensegel
Rollenlagen

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

Optimale 2011

und Hamburger Meisterschaft der Optis

Am 7. und 8. Mai herrschte viel Betrieb auf der Außenalster. Wir haben die von der SVAOe alljährlich veranstaltete große Opti-Regatta „Optimale“ mit 100 Optis in den Gruppen A + B über die Alster gelotst. Gleichzeitig war auch das noch das Feld der Hamburger Seglerjugend dabei.

Dank des neuen Pontons der Yachthafengemeinschaft Alsterufer (SVAOe, SCRhe und YCM) sowie der Hilfe der Hamburger Seglerjugend hatten wir ein festes Start- und Zielboot. Die Optis konnten dann einen „links“ Dreieckskurs segeln und die Hamburger Seglerjugend mit den 420ern, Lasern und Jugendkuttern einen „rechts“ down and up Kurs.

An beiden Tagen konnten wir bei optimalen Bedingungen mit viel Sonne und Wind aus Ost zwei Wettfahrten durchführen. Am Sonnabend hatten wir Ostwind um 3–4 Bft und am Sonntag mussten die „Kleinen“ in der Gruppe B bei 4–5 Bft, in Böen 5–6, zum Teil sehr stark kämpfen. Hier mussten dann auch einige aufgeben. Anhand der Bilder kann man erahnen, wie die Kinder mit See und Wind zu kämpfen hatten.



10 Optimale 2011 - Kampf mit Wind und Welle



Auf der Alster kann es ganz schön ruppig zugehen

Unsere gesamte Alsteranlage, die Straße Alsterufer sowie auch die Grünflächen mit dem Slip platzten aus allen Nähten. Wir mussten sogar den Radweg absperren, um die Optis sicher ins Wasser zu begleiten. Zudem hatten wir zusammen mit den anderen teilnehmenden Vereinen ca. 10 Begleitboote und Sicherungsfahrzeuge auf dem Wasser sowie zusätzlich noch zwei Boote für den Tonnencheck. Ein tolles Team bildete auch die Landmannschaft, sodass alle reichlich zu essen und zu trinken bekamen.

Danke für Eure Unterstützung!

Die Ergebnisse:

Die Hamburger Meister der Gruppen A und B 2011 wurde aus den Ergebnissen der Regatten in Oortkaten, beim SC4 und der SVAOe-Optimale ermittelt. Beide Titel fielen an den NRV: In Gruppe A an Tim Stilkenbäumer, und in Gruppe B an Ava Momm.

Die Ergebnisse der Optimale Gruppe A: 1. Joshua Bockreder, MSC; 2. Tim Stilkenbäumer, NRV; 3. Laura Bo Voß, MSC/SC4. In Gruppe B: 1. Ava Momm, NRV; 2. Leonard Kosanke, MSC; 3. Leon Arndt, NRV. Der beste SVAOeer wurde 5. Björn Spiekermann. Auf den weiteren Plätzen lagen von der SVAOe: 14. Jette Lyssewski, 23. Merle

Greiner, 36. Jelena Zwirner, 37. Yelle Taschendorf, 41. Felix Taschendorf, 46. Chira Hübner, 68. Chris Lucas Siewert, 71. Jakob Giese, 72. Philine Nemeier, 76. Fritz Meyer, 77. Helene Scheder-Bieschin. Der Teampreis in Gruppe A ging an den NRV mit Tim Stilkenbäumer, Gloria Beatrice

Clausen und Tim Parlow und der Teampreis in Gruppe B an den MSC mit Leonard Kosanke, Isabel Sprandel und Anton König.

Organisation der SVAOe-Optimale: Thomas Lyssewski und Daniel Rüter.
Daniel Rüter

Bootstauen an der Alster

„Alsterperle“ und „Schwanenwik“ verbessern unsere Flotte

Am Freitagabend, dem 5. Mai, dem Vorabend zur jährlichen Opti-Regatta „Optimale“, feierten wir nicht nur das jährliche Sommer-Grillfest, sondern hatten auch die Freude, zwei neue Boote taufen zu können.

Die Taufpatinnen waren Linea Zwirner und Jette Lyssewski.

Linea taufte einen neuen Opti auf den Namen „Alsterperle“, und Jette gab unserer zweiten C55-Kieljolle den Namen „Schwanenwik“. Damit blieb sie der Tradition treu, unsere vorwiegend auf der Alster eingesetzten Jollen nach für Elbsegler eher ungewohnten Namen rund um die Alster zu benennen.

Beide machten ihre Sache bestens, und angesichts des schönen Frühsommerwetters war es nicht verwunderlich, dass die trotz des beginnenden Hafengeburtstagstrubels zahlreich erschienenen SVAOeer anschließend noch lange weiter feierten.

Andreas Völker



Nach der Taufe der zweiten C 55-Jolle wird der Name montiert
Foto: Andreas Völker

Beilagenhinweis

Bitte beachten Sie folgende Beilagen in dieser Ausgabe:
SVAOe: Terminkalender 2. Halbjahr
Einladung zum Sommergrillen

Talente sicherten sich die Titel

Hamburger Segler-Jugend auf der Alster

Zum 48. Hamburger Jugendsegler Treffen kamen am 7./8. Mai mehr als 80 Jugendliche auf die Alster, um in den Klassen 420er und Laser Radial sowie den Jugendwanderkuttern ihre Besten zu ermitteln. Unter der Leitung von Wettfahrtsleiter Thorsten Paech (BSC) konnten bei perfektem Segelwetter sechs Wettfahrten an zwei Tagen absolviert werden.

In der Laser Radial Klasse setzte sich Vorjahressieger Florian Haufe (NRV) erneut durch und verteidigte seinen Titel als Hamburger Jugendmeister souverän mit fünf Punkten Vorsprung. Der Silbermedaillen-Gewinner der Youth Olympic Games in Singapur verwies Clubkamerad John Körtner auf den zweiten Rang. Bronzemedaillengewinnerin aus Singapur Constanze Stolz (Düsseldorfer Yachtclub) komplettierte als einziges Mädchen im zwölf Boote starken Feld das Podest.

Mit 21 gestarteten Booten stellten die 420er erneut die stärkste Klasse der Veranstaltung. Das ebenso für den NRV startende Duo Kai Becker/ Florian Heitzig tat es seinem Clubkollegen Haufe gleich und setzte sich nach sechs Wettfahrten mit fünf Punkten Vorsprung durch. Das im April auf

der Alster noch siegreiche Elbsegler-Gespann David Börner/Lars Schmiedehausen musste sich mit dem zweiten Platz vor Johann Bookmeyer/Luca Wolgast (alle MSC) begnügen. Beste Mädchenmannschaft wurden Fabienne Oster und Luise Wanser (NRV). Nach einem Frühstart im vierten Rennen mussten sich die Hamburgerinnen mit dem undankbaren vierten Platz begnügen.

Bei der von der Hamburger Seglerjugend auf dem Gelände des HSC organisierten Regatta gehen auch die traditionellen „Kutter“ an den Start. Siegreich nach sechs Wettfahrten war die Mannschaft der „Roland von Wedel“ vom SVWS um Kalle Warncke mit sechs Siegen.

„Wir sind erneut sehr zufrieden mit dem erfolgreichen Verlauf der Veranstaltung und freuen uns schon auf die 49. Auflage im nächsten Jahr“ resümierte Organisationsleiter Michael Stamp (HSgJ, SVAOe) bei der Siegerehrung. HSgJ-Vorsitzender Christoph Nadolny (SVAOe): „Nächstes Jahr wollen wir alles noch etwas besser machen und werden bei der Auswahl der Klassen auf aktuelle Ereignisse reagieren.“ Genaueres wurde jedoch noch nicht verraten.

Komplette Ergebnislisten:

420er: <http://www.hsc-hamburg.org/regatta/ergebnis/2011kn09-420.html>

Laser Radial: <http://www.hsc-hamburg.org/regatta/ergebnis/2011kn09-laser-rad.html>

Jugendwanderkutter: <http://www.hsc-hamburg.org/regatta/ergebnis/2011kn09-jwk.html>

(Quelle: Pressemitteilung der HSgJ vom 09.05.2011, weitere Infos: Miklas Meyer, presse@alstermatchraceteam.de)

J24 – Erfolg für SVAOe-Crew

„Hungriger Wolf“ wurde Hamburger Meister

Wir baten den Skipper der siegreichen Crew um einen Bericht.

Am 14./15. Mai fand auf dem Mühlenberger Loch die Hamburger Meisterschaft der J24-Klasse statt. Am Start waren insgesamt 13 Boote, vier davon aus der SVAOe: „Hungriger Wolf“, „Juelssand“, „Luv“ und „Tinto“. An beiden Tagen wurden jeweils drei Wettfahrten gesegelt. Aufgrund des böigen Windes, der ständig seine Richtung änderte, wurde das Feld in jeder Wettfahrt immer wieder neu sortiert. Eine Ent-

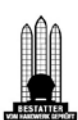
scheidung fiel zumeist erst auf der Zielkreuz.

Wir starteten mit „Hungriger Wolf“ unglücklich in die Wettfahrtsreihe und belegten in der ersten Wettfahrt den 8. Platz. In der folgenden Wettfahrt verlief vieles besser, die Manöver sowie die Taktik. Das Glück war dann auch auf unserer Seite, denn wir überholten auf der Zielkreuz drei Boote und gewannen die Wettfahrt. In der dritten Wettfahrt belegten wir den dritten Platz.

Am Sonntag wehte der Wind kräftiger, einige Böen erreichten die Stärke Bft 7. Konnte man am Vortag gut mit der Genua segeln, so war nun die Fock nötig. Nach einem 2. Platz im ersten Rennen des Tages wurde uns langsam klar, dass wir nur mit zu streichenden 8. Platz in der ersten Wettfahrt gute Chancen auf einen der vorderen Plätze hatten. In der fünften Wettfahrt hatten wir einen Frühstart und mussten nach der Bereinigung das gesamte Feld passieren lassen. Doch nach einer guten Kreuz und einem geschickten Vorwindkurs, auf dem wir gleich zu Beginn eine schöne Halse gefahren hatten,



Die strahlende Siegercrew. Von li.: Fabian Damm, Skipper Johann Huhn, Björn Sievers (mit Pokal), Hendrik Preuß und Jonas Lyssewski

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

lagen wir erneut auf dem 2. Platz, den wir bis ins Ziel halten konnten.

Die letzte Wettfahrt stand an, und wir waren angespannt, denn wenn wir erneut einen der vorderen Plätze belegen konnten und vor „Henk“ (Frank Schönfeld und Crew) ins Ziel kämen, würden wir vielleicht die Regatta gewinnen. Die Wettfahrt begann perfekt, an der Luvtonne lagen wir vor dem Feld. Auf der zweiten Kreuz kamen uns die „Max Bahr“ (Stefan Karsunke und Crew, BSC-Vereinschiff) und „Henk“ wieder gefährlich nahe. Im Ziel war die „Max Bahr“ knapp vor uns, aber „Henk“ hinter uns. Nun waren wir punktgleich mit „Henk“ und hatten exakt die gleichen Plätze belegt. So entschied das Kriterium, dass denjenigen zum Sieger erklärt, der in der letzten Wettfahrt vor dem punktgleichen Konkurrenten ins Ziel fährt.

Auf der Kreuz zurück nach Wedel wurde es uns klar: Wir waren Hamburger Meister 2011!

Die „Juelssand“ konnte nach einer guten Serie am Sonnabend die erste Wettfahrt am Sonntag gewinnen. In der letzten Wettfahrt kam es auf der Startkreuz zu einer Kollision mit der „Running Man“. Die Wettfahrt war damit für die „Juelssand“ beendet, denn der Heckkorb war an Backbord aus dem Deck gerissen. Da die Schuld nicht bei der „Juelssand“-Crew lag, wurde sie durch einen Protest auf Wiedergutmachung als vierte für die abgebrochene Wettfahrt eingesetzt.

Am Ende belegte die „Juelssand“ den 5., die „Tinto“ den 7. und die „Luv“ den 8. Platz.

Johann Huhn

Die SVAOe gratuliert der Crew der „Hungriger Wolf“ zu diesem Erfolg!

Modellsegeln auf der Stör

Störlochpokal der Micro Magic

Modellsegeln Ende März im „Störloch“! Von den „Großbooten“ war im Sportboothafen von Borsfleth allerdings noch nichts zu sehen. Das lag sicher zunächst mal an der Tatsache, dass so früh selbst im Hamburger Yachthafen kaum Schiffe klar zum Auslaufen liegen. Selbst wenn jemand gewollt hätte, in Borsfleth konnte man noch nicht anlegen. Die Stege liegen zwar, aber kreuz und quer sind Stahldrähte über den Hafen gespannt. So werden die Pfähle nach dem Eiswinter wieder in Ihre Position gezogen.

So konnte man eben nur mit Modellbooten segeln. Dazu hatte das „Syndikat Beidenfleth“ zu einer Ranglistenregatta an diesen bei Elbseglern so beliebten alten Störarm geladen. Nicht nur wegen des guten Wetters kamen dann auch 18 „Daumensegler“. Man hörte hier und da leichtes Murren, weil das große Schiff nun schon wieder einen Tag später fertig werden würde. Aber das Regattasegeln mit Modellbooten findet eben immer mehr Freunde, und da verschieben sich die Prioritäten... etwas!

Das Wetter war optimal, der Westwind leider nicht so. Ein ganz leichter Hauch zog durch den Hafen, und hin und wieder wechselte er auch Richtung und Stärke. So kamen neun teils extrem anspruchsvolle Wettfahrten zustande. Meine Stärke ist das Schwachwindsegeln nicht! Daher ging's auch gleich mal mit einem 12. Rang los. Also noch mal neu einstellen, Gewichtstrimm verbessern, und schon gelang beim 2. Lauf ein 2. Platz. Ein auf und ab der Gefühle... wie im richtigen (Regatta-)leben. Glücklicherweise war mein Trimm wohl doch ganz gut gewählt, und so konnte ich dann mit 4-4-3-2-5-2-6 in den folgenden Rennen den 2. Gesamtplatz erreichen. Der 3. Platz ging an Frank Campsen.

In beeindruckender Weise segelte der Gewinner Kym Daub aus Langballig mit 9 (neun!) ersten Plätzen auch noch jedes Mal dem Feld auf und davon. Wenn man bedenkt, das drei der ersten Zehn aus der deutschen Rangliste dabei waren, dann ist das eine wirklich reife Leistung! Herzlichen Glückwunsch dafür! Er ist aber bekanntermaßen ein hervorragender Segler und nach längerer Pause mal wieder in der Micro Magic aktiv. Der Lokalmatador, Organisator und 5. der Rangliste, Torsten Fildebrandt, kam mit den Bedingungen auf dem Heimatrevier nicht sonderlich zurecht und wurde 5.

Alles in Allem war es mal wieder eine tolle Veranstaltung, für die dem „Syndikat Beidenfleth“ großer Dank gebührt! Eine perfekt ausgelegte Bahn, beste Sicht dank der Stege. Wir kommen wieder. Bestimmt tut sich auch an einem Sommerwochenende mal was, wenn genug Leute mit Micro Magic an Bord im „Störloch“ liegen.

Ab April wird wieder in loser Reihenfolge montags im Hamburger Yachthafen (Westanlage Steg W) ab 18.00 Uhr trainiert. Wer Interesse hat, darf gern dazukommen. Ich werde dort auch mein Ersatzboot für Testfahrten bereitstellen.

Bernd Blohm

Meisterstück in der Karibik

SVAOe-Crew erfolgreich beim Heineken-Cup

Angeblich ist das dort die Yacht mit dem weltweit längsten Mast. Glaub' ich sofort. Soweit kann ich beim Vorbeisegeln den Kopf gar nicht in den Nacken legen, als dass ich über der fünften Saling den Topp der „Mirabelle V.“ erkennen könnte, so hoch ragt der Spargel in den karibischen Himmel. 91,44 m! Die größten Zweimaster, Drei- und

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



Karibik pur



Gehört auch dazu: Das Groß muss genäht werden



Die „Bordschildkröte“ kennt keine Angst



Begegnung auf See, aber nicht auf Kollisionskurs



Die Crew kommt mit dem Wassertaxi an Bord

Nach einem anstrengenden Segeltag – abendliche Crewparty
Fotos: James Bartels

Viermaster, sogar ein Großsegler mit fünf Masten schmücken den karibischen Horizont. Einige dieser Luxusyachten führen Flaggen so groß, dass man aus ihnen für manches Alsterboot mühelos zwei Spinnaker schneiden könnte.

An der größten Motoryacht der Welt, dem Abramowitsch-Spielzeug „Eclipse“, sind wir vor ein paar Minuten vorbeigesegelt. Natürlich will keiner von uns so ein Riesending sein eigen nennen. Da müsste man ja viel zu viel Personal beschäftigen, ist der gängigste Einwand. Und außerdem: „Der kann ja nicht einmal damit in den Hafen.“ Und tatsächlich, die mit einer Klappbrücke bestückte Einfahrt in die Simpsonbay Marina auf St.Martin ist viel zu eng. Abramowitsch muss draußen bleiben.

Drinne finden wir mit unserer Charteryacht „Vivaldi“, einer vergleichsweise bescheidenen „Harmony 52“, tatsächlich einen Liegeplatz,

eingewiesen von dem Zweithelfer des Hafenmeisters. Der trägt Uniform mit niedrigem Rangabzeichen. Gleich nebenan liegen die Milliardenyachten im Dutzend. Bewacht von Männern mit mindestens einem Goldstreifen auf der blauen Jacke. Krise gibt es anderswo. Ein kleiner Trost für Neidische: Auch die Reichen müssen manchmal sparen. Die wenigsten Anker der 50 bis 80 Meter langen Schiffe sind aus blankem Edelstahl. Die meisten sind grau verzinkt. Wie profan.

Die „Vivaldi“ haben wir vor 24 Stunden in Marigot Bay übernommen. Eigentlich eine „Traumyacht“, wenn man den Namen des Verleihers „dreamyachtcharter“ wörtlich nimmt. Schon eine oberflächliche Inspektion lässt Zweifel aufkeimen. Als wir nach gründlicher Durchsicht die Mängelliste in der Charterbasis abgeben, sind wir ziemlich sicher, näher an einem

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

Albtraum zu sein. Aber was soll's, wir wollen uns die Laune von solchen Kleinigkeiten nicht verderben lassen. Zwar knallt uns gleich auf dem ersten Probeschlag im frischen Passat der Inseln über dem Wind der Großbaumniederholer um die Ohren und zwei Mastrutscher quittieren ihren Dienst, aber Segeln in der Karibik ist nun mal ein Traum. Und den will sich die elfköpfige Vivaldicrew, bis auf zwei andere erfahrene Segler, sämtlich aus der Mitgliederliste der SVAOe, nicht verderben lassen. Also verbringen wir zwei der teuren Chartertage mit Instandsetzung und Reparatur. Am vierten Tag ist die „Vivaldi“ klar zur „Heineken-Regatta“.

Wir starten in der Bareboat-Klasse 1, der Gruppe der größeren Chartersyachten. Es geht einmal im Uhrzeigersinn um die Insel herum. Am Start sind wir ganz vorn, am Ende Platz 4 (berechnet). Der zweite Start gelingt nicht. Wir sind die Letzten über der Startlinie. Bei meist frischen Winden segeln wir „up and down“ zwischen St. Martin und Anguilla, und Skipper Eggert Schütt steuert die lahme Ente dann mit sieben Minuten Vorsprung (berechnet 6 Sekunden) auf Platz 1. Starts werden völlig überbewertet...

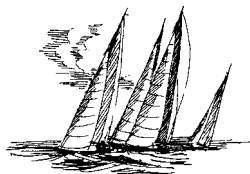
Eggert liefert am dritten Tag der Wettfahrt sein Meisterstück. Bei ganz flauem Wind gelingt es, am Start als einzige Yacht Fahrt im Boot zu haben, die Konkurrenz brauchte ca. 20 Minuten, um überhaupt über die Linie zu treiben, dann findet er in der lang anhaltenden Flaute den jeweils besten Kurs von Marigot zur Simpson Bay. Mit einer kräftigen Privatbrise rollen wir auch das vor uns liegende Racer-Feld von knapp 100 Yachten von hinten auf. Der Lohn: Platz 1 in der Gesamtwertung unserer Klasse und ein zusätzlicher Riesepokal für den „Most worthy Performer“ des Sonntags.

Bei der Preisverleihung meinte der Laudator des örtlichen Ausrichters, er könne das einfach nicht glauben: Fast eineinhalb Stunden Vorsprung bei einer knapp vierstündigen Regatta für „Vivaldi“ und eine Zeit, die selbst viel größere und weit besser ausgerüstete Schiffe nicht erreicht hätten. Stolz wie Oskar schleppen wir Silbertablett, Superpokal und Freibierfässer an Bord und machen uns daran, uns noch ein wenig Karibikurlaub zu gönnen. Segeltraum wie im Bilderbuch: Wir grillen in einem Hurricane-Hole, tauchen in einer einsamen Bucht, tanzen in einer Strandbar zu Raggae und feiern einen lärmenden bunten Karneval auf dem Milliardärsrefugium Saint-Barth-Élemy.

Auf dem Törn von dieser früher schwedischen, heute französischen Insel nach Anguilla geben zwei Buckelwale eine gut halbstündige Vorstellung: Der große der beiden springt hoch aus dem Wasser, dreht sich und schiebt mit dem Rücken klatschend eine gewaltige Welle, er winkt mit den überlangen Seitenflossen, schlägt mit dem beeindruckenden Schwanz auf das Meer und prustet dunstige Fontänen. Wir sind keine 200 Meter weg. Dies „Whalewatching“ war gewiss der emotionale Höhepunkt einer unvergesslichen Reise.

Es waren dabei: Eggert Schütt, Heiko Tornow, Peter Zösch, Kerstin Pomarius (Jette), Ulrich Dahm (Lui), Jörg Posny, Arne Ipsen, James Bartels, Jan Garbers, Wiebke Hülsen und Rosi Eckhoff.

Heiko Tornow



Mit abendlichem Hafenblick

106. Gründungsfest im „Warsteiner Elbspeicher“

Dass die SVAOe alljährlich Anfang April, um den 5. herum, den Tag der Vereinsgründung 1905 mit einem Gründungsfest feiert, wissen eigentlich alle Clubmitglieder, und wer sich nicht erinnerte, wurde per Nachrichtenblatt bzw. Mail freundlich daran erinnert. So kamen am vergangenen Freitagabend, dem 8. April, also drei Tage nach dem tatsächlichen Gründungsdatum, ca. 70 Mitglieder und Gäste, um miteinander den 106. SVAOe-Geburtstag in netter Umgebung zu feiern. Und, weil es allen im letzten Jahr dort recht gut gefallen hatte, fand die Veranstaltung wiederum im Restaurant „Warsteiner Elbspeicher“ und seinem maritimen Ambiente statt. Wir wurden nicht enttäuscht: Der Blick auf die abendliche Elbe erfreut immer wieder, das Essen

war gut, was bei dem gehobenen Preisniveau auch erwartet werden konnte.

Wie es seit vielen Jahren gute Tradition ist, nimmt die SVAOe das Gründungsfest zum Anlass, diejenigen Mitglieder mit der Goldenen und Silbernen Ehrennadel zu ehren, die ihrem Club seit 50 bzw. 25 Jahren die Treue halten.

Die „50-jährigen“ Jubilare sind in diesem Jahr die 1961 eingetretenen Mitglieder. Der Vorsitzende Andreas Völker und Geselligkeitsobfrau Annemarie Stamp konnten die Erschienenen **Peter Jaacks, Rolf Kühn, Ursula Lenecke, Oltmann Mager und Peter Zösch** mit der Goldenen Ehrennadel der SVAOe dekorieren und die „25-jährigen“ Jubilare **Ulrich Heider, Dirk Hilcken, Rainer Mackens, Jan Thorsten Mohr, Svenja Mueller-Haagen, Arno Spalteholz und Sigrid Stavenhagen** mit der „Silbernen“.



Aufmerksame Zuhörer



Gold: Peter Jaacks



Gold: Rolf Kühl



Gold: Ursula Lenecke



Gold: Oltmann Mager



Gold: Peter Zösch



Silber: Ulrich Heider



Silber: Dirk Hilcken



Silber: Rainer Mackens



Silber: Jan-Thorsten Mohr



Silber: Svenja Mueller-Haagen



Silber: Arno Spalteholz



Silber: Sigrid Stavenhagen

Fotos: Katharina Völker

Bedauerlicherweise konnten nicht alle Jubilare persönlich erscheinen, und mit Trauer und Betroffenheit mussten wir hören, dass Joachim Stier wenige Tage zuvor seiner schweren Krankheit erlegen ist. Freunde konnten noch seine Bitte erfüllen und ihm auf dem Krankenbett am Tage vor seinem Tod die Goldene Nadel überreichen. Unser treues Bremer Mitglied Volkart Koch befand sich mal wieder auf Reisen und war an der Entgegennahme der Nadel verhindert.

Reinhard Frühling, Volkart Koch, Friedrich Wilhelm Mohrhoff, Jan-Hendrik Nürnberg, Claus-Burkhardt Schmidt, Rose Schwarz und Dirk Selter waren leider verhindert. Sie werden Ihre Nadel zu einem späteren Zeitpunkt erhalten.

Und natürlich werden auf dem Gründungsfest SVAOeer mit den Fahrtenpreisen für besondere sportliche Leistungen im vergangenen Jahr ausgezeichnet. Die Preisträger finden Sie im nach-

stehenden Bericht von Götz-Anders Nietsch. Trotz der zahlenmäßig bedingten Dauer der Ehrungen hat das Fest allen sehr gut gefallen, und darüber freuen sich besonders der Festausschuss sowie der Verfasser dieser Zeilen.

Schlussbemerkung: Fast auch schon traditionell ist es, dass sich unsere Vereinsjugend auf dem Gründungsfest rar macht. Liegt es vielleicht daran, dass die Kosten für die Teilnahme deutlich zu hoch sind? Auf der kommenden Mitgliederversammlung werden wir das Thema diskutieren können.

Aus Platzgründen können wir hier nur einige Aufnahmen veröffentlichen. Alle Bilder der Veranstaltung finden Sie in unserer Fotogalerie www.svaeo.de.

Andreas Völker



Firmenich GmbH & Co. KG Yachtversicherungen
 Chilehaus B • Fischertwiete 1 • 20095 Hamburg
 Tel 040.328 101 731 • info@firmenich-yacht.de
www.firmenich-yacht.de

Ein Unternehmen der

 GOSSLER, GOBERT & WOLTERS GRUPPE

Vergabe der Fahrtenpreise

Es gibt ein paar sich regelmäßig wiederholende Veranstaltungen in der SVAOe. Dazu gehören z.B. das Herbstfest, das Eisbeinessen und das Gründungsfest. Die Rituale sind stets fast gleich, die Inhalte aber sind variabel (mal ist das Eisbein größer, mal die Scholle kleiner). Das mag man Tradition nennen, aber eigentlich sind es nur Gewohnheiten. Manche Gewohnheit schläft auch ein, wie das Ansegeln. Zu den ständig wiederkehrenden und offensichtlich auch gern erlebten Vorgängen gehört die Vergabe der Fahrtenpreise für die vergangene Segelsaison. Das geschieht stets auf dem Gründungsfest Anfang April. In diesem Jahr, am 8. d. M., hatte der Obmann für Navigation und Fahrtensegeln wieder reiche Gelegenheit, besondere Leistungen im Fahrtensegeln und Motorbootfahren darzustellen.

Der Obmann änderte diesmal seine gewohnte Reihenfolge. Es waren nämlich zwei Reisen zu ehren, die bereits 2009 stattgefunden hatten, über die aber aus irgendwelchen Gründen nichts erzählt worden war. Das galt es jetzt nachzuholen.

Etzel Bogena erhält einen großen Silberbecher als Fahrtenpreis für seine herausragende Reise mit seinem 8,20 Meter langen Motorboot „Sleipnir“, das er einhand zwischen Mai und August 2009 von Wedel über Kattegat und Skagerrak nach Norwegen führte. Die ganze lange Westküste Norwegens bis Trondheim ist er hochgeschippert. Dabei herrschte jeden Tag Nordwind, immer auf die Nase, immer gegenan, tägliche Salzwasserduschen für das Schiff. Auch einem Motorboot macht das zu schaffen und kostet Zeit, so dass noch fernere Ziele aufgegeben werden mussten. Es gab auch „einige Seepassagen der unangenehmen Art“, wie Etzel

untertreibend schreibt, denn Kentergefahr ist für ein Motorboot in rauhem Seegang ja durchaus gegeben. Umso schöner die Rückreise, auf der er viele wunderbare Fjorde bis zu ihrem Ende erkundet hat. Abschließend findet Etzel entlang der südnorwegischen Küste, durch die west-schwedischen Schären und durch die dänischen Inseln nach Hause an die Elbe zurück. Alles zusammen war es eine seemännische Tat, die wir aufs Höchste würdigen. Der Bericht kann im Internet nachgelesen werden.

Ein großer Silberbecher geht auch an **Dagmar Ibe und Dr. Dietmar Segner**, die ihre neue 48 ft-Aluminiumyacht „grey Hound“ von Wedel über Kiel, Warnemünde, Kalmar nach Helsinki steuerten (ja, tatsächlich in diesen Etappen, also mit etlichen Nachtfahrten, was für zwei Personen eine hohe Leistung ist). Zurück ging es durch die finnischen Schären nach Stockholm und dann durch den Götakanal, was abermals für zwei mit einem großen Schiff etwas Besonderes ist. Da wird die Heimreise über das Kattegat und gen Süden zur Elbe schon zur Routine. 1923 kamen insgesamt zusammen, die sicher bewältigt zu haben gemeinsam mit der Beherrschung eines großen und technisch anspruchsvollen Schiffs eine hervorragende Leistung darstellt. Lesen sie den ansprechenden Bericht im Internet. Nach diesen Auszeichnungen kamen die Wanderpreise für das Jahr 2010 an die Reihe:

Der **Kommodore-Preis** für die bedeutendste seeseglerische Leistung des Jahres einer Yacht unter SVAOe-Stander geht an „Judy“ von **Berend Bruhns**. Er segelte seine Najad 390 mit wechselnder Mannschaft aus Familie und Freunden, auch seine Frau Jutta war abschnittsweise dabei, von Marmaris/Türkei über Sizilien, Ibiza, spanische Mittelmeerküste, Gibraltar, Portugal, nordspanische Atlantikküste, Frankreich, Holland, Helgoland in die Elbe zu seinem



Nora Anders und Kristine Brügge



Etzel Bogena



Berend Bruhns



Thomas Lysewski



Margret und Günter Buschmann



Douglas Jaufmann

Fotos: Katharina Völker

Liegeplatz nach Hamburg-Harburg. Der Eigner und Schipper war zur Zeit der Reise, das darf und sollte hier verraten werden, 80 Jahre alt. Er schreibt in seinem Bericht: „Die Judy sollte nach drei Jahren in türkischen Gewässern nach Hamburg gebracht werden. Meine Frau plädierte für den Transport über Land, ich aber wollte noch einmal einen zünftigen Seetörn daraus machen, außen herum.“ Dies ist dem Schipper und seinen Mannschaften glänzend gelungen. 3897 Seemeilen mit teils heftigen Winden sind absegelt worden, eine großartige Leistung! Nachzulesen im Internet.

Der **Lofoten-Rudi-Preis** für die längste Seefahrt im Rahmen eines „normalen Urlaubs“ geht an die „Gunvør XL“ von **Sheila und Karsten Cooke-Witt**. Das noch ganz neue Schiff, eine X 53, sollte einer realen Probefahrt unterzogen

werden, bevor es 2011 rund um die Welt gehen soll. Wechselnde Mannschaften segelten von Hamburg nach Schottland, Irland, Südengland und zurück über Dünkirchen und Holland nach Brunsbüttel und Kiel. Das waren mal eben 1800 Seemeilen! Nicht nur der Gedanke, das Schiff einer Prüfung zu unterziehen verdient Anerkennung, sondern auch, dass die Eigner es zeitweise jüngeren Schiffsführern mit jungen Crews überließen. Sheila und Karsten Cooke-Witt waren an diesem Abend nicht anwesend, für sie nahm Thomas Lysewski den Preis entgegen.

Der **Niederelbe-Preis** für die weiteste Reise eines Bootes unter acht Metern Länge geht, wer hätte nach der Publizität in der Segelpresse und im Internet etwas anderes erwartet, an „Tilda“ von **Kristine Brügge und Nora Anders**. Den Bericht über ihre fünfmonatige Rundreise um

die Ostsee in den SVAOe-Nachrichten 6/2010 haben sicher viele gelesen, und der Name „Ostseemädels“ ist zum Markenzeichen geworden. Etwa 1800 Seemeilen haben die beiden jungen Frauen in ihrem Kielwasser gelassen, eine große Leistung für so ein kleines Boot mit kleiner Mannschaft. Ehrungen hat es von allen Seiten reichlich für diese Tat gegeben. Auch die SVAOe schließt sich mit der Verleihung eines schönen Preises an.

Der **Motorbootpreis** wird vergeben für eine besondere Reise eines Motorboots unter SVAOe-Stander. Er geht an die MY „Monsun“, eine 15 Meter lange Linssen Grand Sturdy 500, also ein reelles Seeschiff unter ihrem Eigner-Ehepaar **Günter und Margret Buschmann**. Sie fuhren mit einem befreundeten Ehepaar von Laboe entlang der deutschen Ostseeküste nach Stralsund und bis Stettin, die Oder aufwärts und über die Kanäle nach Berlin, dann über die Havel zur Elbe, elbab bis Lauenburg, nach Lübeck, Wismar und zurück nach Laboe. Es summierten sich 328 Seemeilen und 663 Kilometer zu einer wunderbaren Reise mit einem für die Seegewässer idealen, für die Binnengewässer vielleicht etwas zu großen Schiff, was auch mal zu Schwierigkeiten, nicht zuletzt bei den Liegeplätzen, führen kann. Aber alles wurde souverän gemeistert und gedieh zu einem großen Erlebnis, nachzulesen im Internet.

Es soll nicht der Eindruck entstehen, als ob nur hohe Seemeilenzahlen bewertet würden. Das sieht nach dem Vorausgegangenen beinahe so aus, aber bei genauem Lesen stellt man doch fest, dass für die verschiedenen Fahrtenpreise auch ganz andere und unterschiedliche Leistungen zur Beurteilung herangezogen werden. Ein **SVAOe-Fahrtenpreis** der anderen und nicht geringeren Art wird an die „Sommerprose“ vergeben, die Nordwind 32 von **Wibke und**

Douglas Jaufmann. Sie haben mit ihren zwei Kindern eine so wundervolle Ferienfahrt in der Ostsee gesegelt, dass man neidisch werden kann. Der Weg war das Ziel. Segeln, ankern, baden, Krebse fangen, Kinderaustausch von Boot zu Boot – und das alles bei anhaltend schönem Sommerwetter! Besser können segelnde Eltern ihren Kindern die Freude am Wasser und an ihrer eigenen Leidenschaft nicht weitergeben. Rund um Fünen und Samsö sind sie geschippert, haben auch mal einen Tag vor Wind im Hafen gelegen, aber sonst haben sie sich viel bewegt, und nie kam Langeweile auf. Und ein ordentliches Logbuch wurde auch noch geführt, was den Obmann besonders freut. Solche Fahrten würden wir gerne häufiger ehren, aber es scheint, dass die meisten sie fälschlicherweise für nicht berichtenswert halten.

Die mit Preisen ausgezeichneten Fahrten sind sicherlich nur ein kleiner Ausschnitt aus vielen hervorragenden Leistungen unserer Mitglieder. Aber was nicht an die Ohren des Obmanns gelangt, kann nun mal nicht bekannt gemacht und geehrt werden. Das ist einerseits schade, andererseits muss jeder selber darüber entscheiden, ob er sich offenbart. Wie sich auf diesem Gründungsfest aber mal wieder gezeigt hat, waren die Festteilnehmer auch zu vorgerückter Zeit noch äußerst interessiert an den präsentierten Fahrten und spendeten reichlich Applaus. Das sollte im nächsten Winter allen Mut machen, die etwas Ordentliches beim Segeln oder Motorbootfahren zu Stande gebracht haben und dem Obmann ein paar Zeilen schicken.

Soweit oben erwähnt sind die meisten Berichte nachzulesen unter <http://svaoe.de/download/cat-view/169-fahrtenberichte.html>.

GAN

im „Blauen Heft“ überwiegend positive Nachrichten für die Mitglieder.

Die guten Mitgliederzahlen lassen Hamburg im bundesweiten Vergleich an siebter Stelle des Deutschen Segler-Verbandes (DSV) stehen. Positiv ist auch die von Hans Herbert dargelegte Leistungsbilanz, denn in den Klassen Star, 49er, Match-Race, 470er und Laser Radial haben es Segler aus den Hamburger Clubs in die bundesdeutschen Kader geschafft. Ohnehin ist der Leistungssport nicht erst seit der Gründung des Sailing Team Germany (STG) ein wichtiges bundesweites Segelthema. Ein Problem sind die hohen Kosten für die Kadersegler, so Harmstorf.

Probleme sehen einige Vereine in den Auswirkungen der anstehenden Elbvertiefung, mit der wohl 2012 begonnen wird. Die betroffenen hafenbetreibenden Vereine befürchten als Folge der Elbvertiefung Zusatzkosten, da höhere Tiden und stärkere Sedimentablagerungen die Tiefen beeinträchtigen werden. Für diese Fälle sieht sich der HS mit eigenen Rücklagen und der Möglichkeit, auf die Erlöse aus dem Elbefonds zurückgreifen zu können, gut vorbereitet. Etwa € 900.000 dürften aus dem Fonds bis 2012 als Hilfen für Maßnahmen aus den Auswirkungen der Elbvertiefung zur Verfügung stehen.

Einen breiten Raum nahm die Vorstellung und Beratung des Haushaltsplanes ein. Dessen größte Posten sind dabei die Bereiche Leistungssport und Verwaltung. Der Vorstand betonte, dass eine professionelle Geschäftsstelle für die Verbandsarbeit wichtig sei, so dass daher bei deren Kosten kaum Einsparungen möglich seien.

Der MSC zog die beiden von ihm zum Finanzwesen gestellten Anträge vor Eintritt in eine Diskussion darüber zurück. Da sich die finanzielle Situation des HS in den kommenden Jahren durch Verringerung der derzeit noch reichlichen

Auf solidem Fundament

Hamburger Segler-Verband (HS) tagte im BSC

Auf der Jahresversammlung des HS im Blankeneser Segel-Club konnte der Vorsitzende Harald Harmstorf mit 13.135 Mitgliedern in 81 Vereinen einen leichten Zuwachs gegenüber dem Vorjahr vermelden. Im Hamburger Sportbund steht der HS in der Liste der 60 Sportarten nach Turnen, Fußball und Tennis auf Platz vier! Kassenwart Torsten Satz konnte so eine solide finanzielle Grundlage unseres Verbandes präsentieren. Auch die anderen Vorstandsmitglieder hatten

Rücklagen verschlechtern wird, regte Kassenwart Satz an, für die Zukunft nach weiteren Einnahme-Quellen über die Mitgliedsbeiträge und die Zuschüsse des Sportbundes hinaus zu suchen. Dennoch verstehe sich der Segler-Verband nicht als Sparverein und werde den noch in 2010 erwirtschafteten Überschuss von € 14.000 nur zum Teil als Rücklage einstellen, sondern auch für Zuschüsse für besondere Projekte von Vereinen verwenden. Das fand die Zustimmung der Versammlung, die den Vorstand einstimmig entlastete und den Haushaltsplan für 2012 ebenso einmütig abgesegnete.

Da Neuwahlen in diesem Jahr nicht stattfanden, konnte die Versammlung zügig durchgeführt werden.

JCS

„Es gibt keine Probleme“

Hamburger Sportschiffer tagten mit Behördenvertretern

„Was ist denn hier los, da komme ich ja niemals heil durch!“ Diese oder ähnliche Schreckensrufe von Kapitänen großer Container- oder Massengutfrachter, die zum ersten Mal an schönen Sommerwochenenden die Elbe aufwärts fahren, hören die sie begleitenden Lotsen öfter. Doch dann sehen sie, woran sich Lotsen und Kapitäne der Linienschiffe schon lange gewöhnt haben: Beim Näherkommen öffnet sich der scheinbar undurchdringliche Schwarm der weißen Segel, lässt das Schiff passieren, und schließt sich hinter ihm wieder.

„Es gibt keine Probleme“. Diesen Satz hörte man mehrfach. Er wurde von Wasserschutzpolizisten gesagt, von Lotsen und leitenden Beamten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des

Hafens und der Unterelbe. Dieser Satz ist nicht selbstverständlich. Er beruht auf einer langen Zusammenarbeit der organisierten Segler mit Behörden und Berufsschifffahrt. Im Frühjahr jedes Jahres treffen sie sich zu einem Austausch von Erfahrungen, zu Kritik, zur Diskussion über mögliche oder notwendige Verbesserungen. Ihr gemeinsam angesteuertes Ziel: Verbesserung der Sicherheit auf der Seeschiffahrtsstraße Elbe und im Hafen.

Rund 80 Vertreter Hamburger Segel- und Motorbootvereine waren es, die sich am 13. April im geräumigen Saal des Clubhauses der Segelabteilung des TuS Finkenwerder zusammengekommen waren, um über das Miteinander. Ein gutes Dutzend Vertreter der Hamburger und Bundesschifffahrtsbehörden, der DGzRS und anderer mit dem Segelsport verbundener Institutionen war bereit, über aktuelle Verkehrsfragen zu diskutieren. In ihren Ausführungen betonten sie nahezu übereinstimmend, dass es keine Probleme gab, so dass mancher sich beim Blick auf die vor dem Fenster liegenden Boote vielleicht fragte, warum er sich denn an diesem schönen Frühlingstag überhaupt die Mühe gemacht habe, den Kurs auf das südelbische Ufer einzuschlagen. Es sei ja schließlich „alles paletti“.

Als jahrzehntelanger Beobachter der Seglerszene konnte man den Eindruck gewinnen, dass manche Wassersportler es vielleicht sogar nur ungern hören, wenn ihnen das Thema „Sicherheit auf dem Wasser“ schulmeisterlich immer wieder um die Ohren geschlagen wird. Dabei ist es damit ebenso wie mit dem anderen leidigen Thema „Umweltschutz“: Auf beiden Gebieten hat nur das ständige Wiederholen auf Sicht zu Verbesserungen geführt. Und Verbesserungen sind allemal immer nötig, wie die – allerdings nur äußerst niedrigen – alljährlichen Unfallzahlen beweisen.



Am HS-Vorstandstisch: Von li.: Marcus Boehlich, Kerstin Kröger, Torsten Satz, Harald Harmstorf, dahinter Gode Sevecke, Dr. jur. Gerd Lau
Foto: Cathrin Schaper

Es ist schon wichtig, sich über die Erfahrungen der vergangenen Segelsaison auszutauschen, etwaige Vorfälle anzusprechen und, wenn nötig, Abhilfen zu diskutieren. Nur: Probleme gab es nach übereinstimmender Meinung eben tatsächlich nicht. Das stellte alle Beteiligten zufrieden oder, wie es der souverän die Diskussionen leitende Justitiar des Hamburger Segler-Verbandes Dr. Gerd Lau (SVAOe) mit einer chinesischen Weisheit locker kommentierte: „Wenn Behörden nichts tun (müssen), ist der Bürger fröhlich.“

Nun kam bei niemand der Eindruck auf, dass die Behörden untätig gewesen waren. Im Gegenteil, ihre Präsenz und ihre Darstellungen machten deutlich, was es auf einer von großen Schiffen stark frequentierten Schifffahrtsstraße wie der Unterelbe und in einem der größten Häfen Europas für die Schifffahrtsverwaltung zu tun gibt, um den „Blutkreislauf“ eines möglichst schlanken, reibungslosen und vor allem unfallfreien Verkehrs auf dem Wasser zu ermöglichen.

Die geplante und, wie tausende Einwendungen eindrucksvoll belegen, in weiten Kreisen umstrittene Vertiefung der Unterelbe, bewegt schon seit Jahren die Gemüter auch der Segler, die, nicht ganz zu Unrecht, eine Einschränkung ihres Reviers befürchten. Aber der Projektleiter der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes Jörg Osterwald konnte zum Stand des sich hinziehenden Verfahrens nichts Neues berichten. Er bat lediglich um Verständnis für eine „vorgezogene Baumaßnahme“ zur Sicherung des Elbufers zwischen Altenbruch und Otterndorf. (Über die wir gesondert unter „Nautische Nachrichten“ berichten.)

Seine Ausführungen wurden ergänzt durch den Leiter des WSA Hamburg Detlef Wittmüß, der betonte, dass es keine berichtenswerten Vorfälle auf der Unterelbe gegeben habe. In Anbetracht einiger Irritationen der Teilnehmer der Elbe-Ausklang-Regatta infolge ungenügend abgesprochener Anweisungen mit der



(Fast) nur Positives: Der Chef der Unterelbe-Polizei Olaf Frankowski

Wasserschutzpolizei hielt er eine Verbesserung der Kontakte zwischen den Beteiligten für notwendig. Am Rande wies er darauf hin, dass das Radarsystem modernisiert wird und auch die Radartürme überholt würden.

Olaf Frankowski teilte mit, dass die Wasserschutzpolizei auf dem gesamten Revier, das auch die Oberelbe bis Schnackenburg umfasst, insgesamt 75 Unfälle unter Beteiligung von Sportbooten, wobei auch Grundberührungen mitgezählt wurden, registriert wurden. Dabei



Sonja Tegtmeier von der Hamburg Messe brachte etwas Glanz in die Hütte

kam es zu einem Todesfall und acht Verletzten. Von rund 11000 Kontrollen betrafen etwa 900 die Sportschiffahrt. Es gab dabei 286 Beanstandungen, von denen wiederum 75% die Verstöße gegen Ausweich- oder Fahrregeln betrafen. Die Anzahl von fünf Anzeigen wegen Alkohol- oder Drogenmissbrauchs ist gemessen an der Zahl der Sportbootbewegungen ebenfalls marginal. Seitens der Wassersportler ist positiv festzustellen, dass auf der Elbe nicht die andernorts oft beklagte „Kontrollwut“ der Polizei herrscht. Sicher auch ein Ergebnis der Umsichtigkeit organisierter Segler und Motorbootfahrer. Auf Anfrage wies Frankowski darauf hin, dass sich die Originale von Führerschein und Funkzeugnis an Bord befinden müssen.

Die Verhinderung und Aufklärung von Diebstählen von Fahrzeugen und Motoren kann noch verbessert werden. Dabei hat sich die Einführung der Gravur einer „Eigentums-Identifikations-Nummer“ als hilfreich erwiesen. Die Polizei wird diese Möglichkeit der Sicherung und Identifikation im Zuge von Veranstaltungen der Vereine weiter propagieren.



Die Stimme aus dem Off! So sieht sie aus: DPO7 - Chef Reiner Dietzel war zum ersten Mal dabei

Fotos: Cathrin Schaper

Zu den Untersuchungen der Bundesstelle für Seeuntersuchungen hatte der an dem Treffen verhinderte Jürgen Albers schriftlich mitgeteilt, dass es keine Auffälligkeiten gegeben hatte. Leider verhinderte seine Abwesenheit, dass die beabsichtigte künftige Beschränkung der Bundesstelle auf die Untersuchung von Seeunfällen in der Berufsschiffahrt angesprochen werden konnte.

Der stellvertretende Hafenkapitän Andreas Brummermann beurteilte das Miteinander zwischen Berufs- und Sportschiffahrt auch im Bereich des Hamburger Hafens als positiv. Kritische Momente gäbe es nur beim Eindrehen übergroßer Schiffe, deren Zahl sich in wenigen Jahren vervierfacht hatte, in den Köhlbrand oder die Hafenbecken und. Da deren Sichtmöglichkeiten beschränkt und Ausweichmanöver so gut wie ausgeschlossen sind, seien größte Aufmerksamkeit und Abstandhalten unbedingt erforderlich. Im Übrigen wies er auf die Behinderungen, auch der Sportschiffahrt, im Hamburger Hafen durch diverse Baumaßnahmen zum Hochwasserschutz hin, wobei auch der City Sporthafen Hamburg betroffen ist. Das Oberhafenamt arbeite gerade an einer Überarbeitung des Hafenrechts und bat den Hamburger Segler-Verband um aktive Mithilfe, damit die Interessen der Sportschiffahrt wahrgenommen werden.

Frau Sonja Tegtmeier von der Hamburg Messe wies auf die umfangreichen Vorarbeiten des 822. Hafengeburtstages hin. Das „größte Hafenfest der Welt“ mit seinen vielfältigen Aktivitäten auf dem Wasser, an dem sechs Kreuzfahrtschiffe, fünf Großsegler und hunderte kleinerer Fahrzeuge teilnehmen nehme die Organisatoren und Sicherungskräfte stark in Anspruch.

Dr. Sylvin Müller-Navarra, im BSH zuständig für Gezeiten und Wasserstand, stellte dar, wie kompliziert aktuelle Tidevorhersagen für die Elbe auf Grundlage verschiedener Modelle errechnet werden, um verlässliche Ergebnisse zu erhalten. Ein Teil dieser Informationen fließt in die Sportbootkarten ein. Stefan Gramann, im BSH zuständig für NfS sowie gedruckte und elektronische Seekarten deutscher Gewässer, machte darauf aufmerksam, dass Seekarten noch von Hand gezeichnet werden, jedoch läuft eine Umstellung auf digitale Produktion. Ein Problem stellt die notwendige Aktualisierung der Sportbootkarten dar, da diese unterjährig nicht aktualisiert werden. Informationen werden aber im Internet bereitgestellt. Er dankte Friedrich Hülsen, der sich über den Hamburger Segler-Verband dafür eingesetzt habe, in die Sportbootkarten Elbe Strömungstabellen einzufügen. Als Dank für dieses Engagement überreichte er Hülsen den ersten, druckfrischen Kartensatz

Urlaub der Geschäftsstelle

Die SVAOe-Geschäftsstelle bleibt wegen des Urlaubs von Frau Jule Lyssewski in der Zeit vom 04.07. – 26.07.2011 geschlossen.

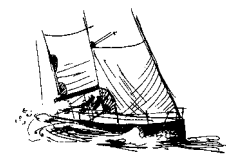
2011 der Unterelbe.

Der Ältermann der Lotsenbrüderschaft Elbe, Klaus Vorwerk, erläuterte nach seiner Feststellung „Alles klar, keine Probleme“ die Besonderheiten beim Lotsen großer Schiffe, insbesondere bei Begegnungen. Sein Kollege, Michael Nicolaysen hielt es mehr mit den Problemen der Großen. So zeigte er Fotos von der Havarie des weltgrößten Bulkcarriers „Berge Fjord“ auf der Unterelbe, der nach einem Brand im Maschinenraum und Ausfall der Ruderanlage mit bis zu 10 Schleppern kurz vor dem AKW Brunsbüttel aufgestoppt werden konnte! Mit so etwas können wir Segler glücklicherweise nicht aufwarten!

Rainer Dietzel, der „Eigentümer und Betreiber von DP07 Seefunk“, der erstmals in dieser Runde dabei war, stellte den gegenwärtigen Stand des ausschließlich durch Wassersportler finanzierten deutschen Seefunkwesens dar. DP07 hat zurzeit rund 9500 Teilnehmer. Während der Saison gibt es täglich fünfmal einen aktuellen Wetterbericht und nautische Informationen. Darüber hinaus besteht Anrufbereitschaft für Informationen und Auskünfte aller Art zwischen 0700 und 2100 Uhr. Neu war für viele die Tatsache, dass keine Vermittlung von Seefunkgesprächen mehr stattfindet, da hierfür kein Bedarf mehr besteht.

Abschließend berichtete Ralf Krogmann von der DGzRS aus der Arbeit der Seenotretter, erwähnte den ungewöhnlichen Einsatz bei der Löschung der brennenden Paraffintanks in Kiel und bat weiterhin um die Unterstützung des Rettungswesens durch die Sportschifffahrt.

Jürgen Schaper



Informationen für Lieger

Hamburger Yachthafen in Wedel

Auf der Sitzung des Winterlieger-Ausschusses des Yachthafens wurde eine Menge Informationen gegeben, von denen viele für unsere Mitglieder von Interesse sein dürften:

- Der schwere Eisgang mit 20 cm Eis hatte diverse Schäden verursacht z. B. Leckagen in den Hallen, Hafenmeister-Wohnungen und 10 abgerissene Dalbenschlösser. Alle Schäden wurden von den HYG-Mitarbeitern repariert.
- Der Hafen wurde Anfang Februar auf Soll-Tiefe gebracht.
- Alle Ausleger konnten rechtzeitig zur Saison angebracht werden. 75 Ausleger waren im Winter neu mit Kunststoff belegt worden.
- Die neuen Stege an Schlengel W wurden mit Strom ausgerüstet.
- Sämtliche FI-Schalter in den Stromkästen der schwimmenden Anlage wurden geprüft.
- An den Niedergangsbrückenhäuschen können Lebensmittelbestellungen abgegeben werden, die durch EDEKA-Kampmann am nächsten Morgen zwischen 08.00 und 10.00 Uhr ausgeliefert werden.
- Am Schlengel G wurde am Kopf ein neuer Beton-Ponton angebracht, da der alte Stahl-Ponton zu sinken drohte.
- Auf der Terrasse der Tonne 122 und dem Weg zur Tonne wurden die Steine neu verlegt.
- Die Kranbrücke bekommt im Sommer eine neue Beschichtung. Der 16 t Kran hat eine neue Steuerung erhalten.
- In den Winterlagerhallen dürfen die Schiffe nur mit Planen der Feuerwiderstandsklasse DIN 4102 B1 oder EN 12501-1:2002 abgedeckt werden. Dieser Nachweis soll gut sichtbar



Der Vorsitzende der HYG Arend Brüggge bei seiner knappen Rück- und Vorschau

Foto: Heinz Otto

- angebracht oder auf Verlangen im Büro vorgelegt werden.
- Das Yachthafenfest findet in diesem Jahr am Wochenende 9./10. September statt.
- Aus Anlass des 50-jährigen Jubiläums des Hafens wird der 1. Vorsitzende eine Rede halten. Anschließend folgt ein Showprogramm.
- Von den vorhandenen 1789 Wasserliegeplätzen waren 1610 Liegeplätze vermietet.
- Das Winterlager war mit 758 Schiffen voll ausgelastet. Im Herbst 2010 wurden 1159 Schiffe gekrant.
- Zurzeit sind 52 Vereine der HYG angeschlossen.
- 2010 sind 84 Mitglieder neu eingetreten und 71 Mitglieder ausgetreten.
- Die Blaue Umweltflagge wurde für dieses Jahr zum 22. Mal beantragt. Alle Häfen, die diese Flagge beantragen, werden jährlich von der Gesellschaft für Umwelterziehung durch Kontroll-Besuche überprüft.
- Zur Reduzierung von Schwell und Sog werden z. Zt. verschiedene Varianten vom WSA geprüft. Die Fenster in den Spundwänden der Ost- und Westanlage sollen hierzu beitragen.

Ein Rückbau der Schlengel-Anlagen ist z. Zt. nicht geplant. Sollte die Großschifffahrt durch zu hohe Geschwindigkeit Schäden im Hafen anrichten, könnte sie durch die im Yachthafenbüro installierte AIS-Anlage identifiziert werden.

Michael Albrecht

Jahres-Mitgliederversammlung der HYG

Inzwischen hat am 28. April 2011 im Clubhaus des Hamburger Segel-Clubs auch die Jahreshauptversammlung der Hamburger Yachthafen-Gemeinschaft (HYG) stattgefunden, auf der der Vorsitzende Arend Brüggge in seinem Jahresbericht ebenfalls auf die oben bereits dargelegte Entwicklung des Hafens mit seinen vielseitigen Aufgaben, Arbeiten, Reparaturen und Veränderungen im Yachthafen hinwies, so dass Wiederholungen hier nicht nötig sind.

Hervorzuheben ist die gute Beteiligung an der JHV mit 1472 von insgesamt 1.908 Stimmen.

Die dargelegten Zahlen belegen, dass die „HYG in ruhigem Fahrwasser fährt“. Die Berichte des Kassenwarts und der Kassenprüfer wurden zustimmend entgegengenommen, dem Vorstand wurde einstimmig Entlastung erteilt. Der

Hauhaltsvoranschlag für 2012 wurde ebenfalls einstimmig genehmigt. Die Beiträge, Umlagen und Mietvorauszahlungen wurden in der bisherigen Höhe für 2012 ebenfalls einstimmig beschlossen.

Erwähnenswert ist die Einnahme von € 140000,- an Gastliegegebühren. Das sind 2% mehr als im Vorjahr. Allein daran ist erkennbar, dass der Hafen nicht nur das größte Segelzentrum Hamburgs ist, sondern auch als Gasthafen für Besucher nicht nur des Unterelbreviers von Bedeutung ist.

Vor dem Hafen wurden wieder zahlreiche Elbregatten gestartet wie die Glückstadt-Regatta, Hamburg-Cuxhaven im Rahmen der Nordseewoche, Pagensandregatta, Blaues Band der Niederelbe, Senatspreis der FHH und weitere zahlreiche lokale und Clubregatten.

Im Hafen und vom Hafen aus wird auch Jugendausbildung in Optis und Jugendwanderkuttern sowie Führerscheinausbildung betrieben. Ausbildungsboote der Vereine haben einen freien Liegplatz im Hafen.

Anstelle der ausscheidenden Vorstandsmitglieder Barbara Kasischke und Helmut Gritto wurden Dieter Nann und Svante Matthias Finke als Beisitzer in den Vorstand gewählt. Herr Gritto wurde aufgrund seiner langjährigen Tätigkeit zum Ehrenmitglied der HYG ernannt. In den Ältestenrat wurde anstelle des ausscheidenden Ove Simonsen Oliver Fude gewählt.

Die HYG ist von der Stadt Wedel angesprochen worden, den Schulauer Hafen mit zu betreiben. Die HYG führt darüber zurzeit Gespräche mit der Stadt Wedel. Ein Antrag des SVWS auf Änderung der Gastgebührenordnung wurde zurückgenommen.

Aus dem DSV

Bootsregistrierung abgelehnt

Unter Übersendung des dazugehörigen (in englischer Sprache geführten) Schriftverkehrs mit der von ihm vertretenen Argumentation unterrichtete der Deutsche Segler-Verband (DSV) die Landes-Seglerverbände, dass sich der DSV gegenüber der European Boating Association (EBA) gegen Überlegungen der europäischen Bootswirtschaft – European Boating Industry (EBI) – gewandt hat, eine „Boat Registration“ einzuführen.

Die Erfahrung aus der langjährigen DSV-Interessenvertretung lehrt, dass ein flächendeckendes Register mit Hilfe der dann verfügbaren Registerdaten über Sportboote und deren Eigner die Gefahr der Einführung neuer Reglementierungen, sowie finanzieller und bürokratischer Belastungen für den Wassersport birgt. Nur durch die intensive Verbandsarbeit ist es in den zurückliegenden Jahren gelungen, z. B. die Einführung der Bootssteuer, der Freizeit-Maut und der technischen Untersuchungspflicht für Bootsmotoren abzuwenden.

(Aus einer Information der DSV-Geschäftsführung vom 30.03.2011. Mehr unter www.dsv.org)

Funkprüfungen mit Multiple-Choice ab Oktober

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat den Start für die Funkprüfungen nach dem neuen Multiple-Choice-Verfahren auf den 1. Oktober 2011 verschoben. Für weitere Informationen siehe unter www.dsv.org, Menü „Führerscheine/Funk

MARPOL – Müllentsorgungsregeln an Bord

Der DSV erinnert daran, dass gemäß des Internationalen Abkommens zum Schutz der Meere

(MARPOL) auf jedem Schiff von 12 oder mehr Metern Länge Aushänge über Müllentsorgungsregeln anzubringen sind. Diese Verpflichtung gilt für Sportboote und Traditionsschiffe als erfüllt, wenn sich an Bord ein vom BMVBS autorisiertes Merkblatt über die umweltgerechte Abfallbehandlung und Entsorgung auf Schiffen befindet und die an Bord befindlichen Personen darüber vor Fahrtantritt informiert worden sind. Ein entsprechendes, gemeinsam vom DMYV und DSV entwickeltes Merkblatt kann unter www.dsv.org im Menü „Umwelt/Recht“, Stichwort MARPOL herunter geladen werden. Ohne Merkblatt und Crew-Information droht bei Kontrollen ein Bußgeld.

Messbriefe jetzt online

Der Offshore Racing Congress (ORC) hat neben neuen Software-Möglichkeiten für die internationalen Rating Offices jetzt die so genannten Sailor Services frei geschaltet. Nach einer kostenfreien Registrierung kann jeder Interessierte unter www.orc.org alle weltweit ausgestellten Messbriefe der Jahre 2009 und 2010 sowie die Messbriefe 2011 einsehen, sobald diese eingestellt sind. Zusätzlich können auf der Website Testrechnungen für die eigene Yacht durchgeführt werden, indem zum Beispiel die Rigg- und Segelkonfigurationen verändert, das Crewgewicht angepasst oder die Konfigurationen eines Schwesterschiffes übernommen werden.

Aus Unfällen lernen

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen setzt zurzeit eine Europäische Richtlinie zur Vereinheitlichung der Seeunfalluntersuchungen in nationales deutsches Recht um. Demnach sollen Unfälle unter alleiniger Beteiligung von Sportbooten künftig nicht mehr untersucht werden. Der DSV hat sich dafür ausgesprochen, das Unfallgeschehen auch im Sportbootbereich weiter im Auge zu behalten. Die Untersuchung von Unfällen hat in der Schifffahrt eine lange Tradition. Ähnlich wie in der Luftfahrt untersucht die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung Seeunfälle, um aus ihnen wichtige Erkenntnisse zur Prävention zu gewinnen. Der DSV nutzt diese Daten für seine Arbeit, zum Beispiel zur Gestaltung von Ausbildungs- und Prüfinhalten. (Quellen: Aus den Mitteilungen des DSV II-2011, mehr unter www.dsv.org)

ISAF-Überlebenstraining für Seesegler

Für Hochseeregatten, die nach den Sicherheitsbestimmungen der ISAF (Offshore Special Regulations) ausgeschrieben sind, ist je nach Einstufung der Regatta ein ISAF-Überlebenstraining notwendig. Dieses Training wird von der Kreuzer-Abteilung des DSV und von zahlreichen lizenzierten Ausbildungsstätten angeboten. Die Liste der Anbieter ist unter www.dsv.org im Menü „Bootsdokumente/Vermessung“ veröffentlicht



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

Nautische Nachrichten

Neue und alte Sperrgebiete auf der Elbe

Beim Behördengespräch des Hamburger Segler-Verbandes wies der Projektleiter der Wasser- und Schifffahrtsdirektion für die Elbevertiefung, Jörg Osterwald, auf vorgezogene Baumaßnahmen zur Ufersicherung am Südufer zwischen Altenbruch und der Medemmündung bis Ende November 2011 und von Anfang April bis Ende November 2012 hin. Im Zuge dieser Bautätigkeiten werden zahlreiche Buhnen (Stacks) unter- und oberhalb Glameyer-Stack gebaut und eine Unterwasserablagerung unterhalb vor Otterndorf eingerichtet.

Da zur Absicherung der Arbeiten und erforderlichen Transporte innerhalb der Baustelleneinrichtung ein Sperrgebiet eingerichtet wird, ist mit Behinderungen zu rechnen. Das Sperrgebiet verläuft zwischen dem südlichen Elbufer und etwa dem südlichen Tonnenstrich, so dass ein Befahren der Südseite der Unterelbe außerhalb des Fahrwassers für die Dauer der Bauzeit nicht möglich ist. Elbabwärts außerhalb des grünen Tonnenstrichs fahrende Sportboote müssen

daher spätestens ab der Mündung der Medem an die Nordseite wechseln!

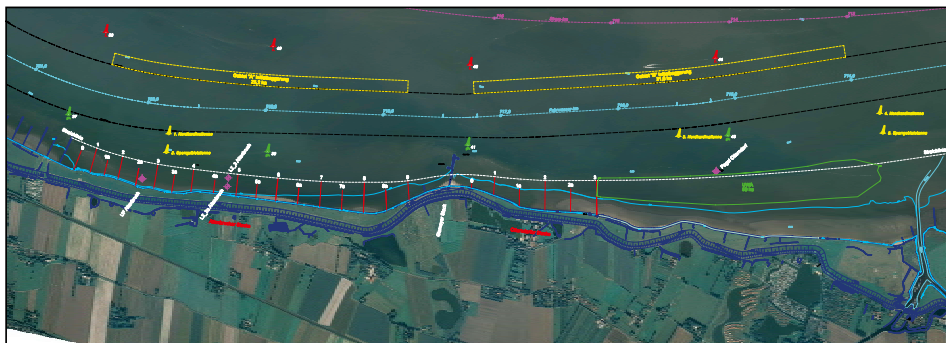
Das Anlaufen der Medem nach Otterndorf ist möglich, jedoch sollte mit Beginn der Ablagerungen erfahrungsgemäß mit Veränderungen im Fahrwasser durch Eintreibungen gerechnet werden.

Die Abgrenzung des Sperrgebietes beginnt im Westen etwa auf der Höhe des Unterfeuers Altenbruch landseitig mit einer Sperrgebietstonne und fahrwasserseitig mit einer Nordkardinaltonne, verläuft dann über die grünen Tonnen 39 und 41, eine weitere Nordkardinaltonne, die grüne Tonne 43 und endet fahrwasserseitig mit einer Nordkardinaltonne und landseitig wieder mit einer Sperrgebietstonne.

(Quelle: BFS (T) 22/11WSA Cuxhaven v. 28.03.11)

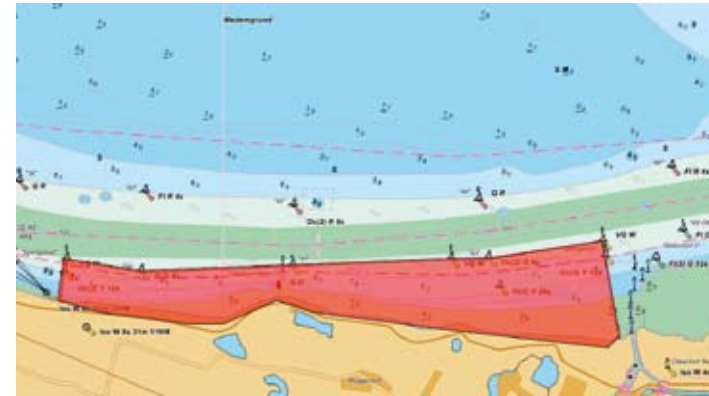
Brokdorf und Brunsbüttel

Für die Nordseewoche hat Marcus Boehlich die Sperrgebiete auf der Elbe gezeichnet: Otterndorf/Altenbruch, das vielen Elbseglern nicht bekannte Sperrgebiet Brunsbüttel und brandneu, seit dem 9.6.2011, Brokdorf. „Das wird auch von der Staatsmacht überwacht.“



Die Darstellung zeigt die Baustelle unterhalb der Medem-Mündung aus der Luft.

Quelle: WSD-Nord, WSA-Cuxhaven



Sperrgebiet vor Otterndorf/Altenbruch wegen der Bauarbeiten am Ufer



Seit 9. Juni 2011 – Neues Sperrgebiet Brokdorf. Das Befahren ist verboten!



Sperrgebiet vor den Schleusen Brunsbüttel. Das Befahren ist nur Fahrzeugen erlaubt, die sich auf dem Weg vom oder in den NOK befinden oder den Alten Hafen Brunsbüttel anlaufen wollen.

Grafiken: Marcus Boehlich 35

Im Netz: Hafentrends

Mit ihrem aktualisierten Internetauftritt stellt die Maritime Landschaft Unterelbe (MLU) viele zusätzliche Informationen für Sportbootfahrer, Hafenbetreiber und Schiffsinteressierte bereit. Unterstützung bei der Törnplanung bietet jetzt ein Auszug aus dem „Hafencheck“ der Zeitschrift „Segeln“, die die MLU als Download auf ihrer Seite www.maritimeelbe.de/schiffahrt zur Verfügung stellt. Mit ihm liegt Seglern und Motorbootfahrern eine Übersicht vor, die eine Auswahl an Häfen des Wassersportreviers MLU beschreibt und bewertet.

Weitere Hafeninfor stellt die Arbeitsgemeinschaft unter dem Navigationspunkt „Segel- und Motorbootport“ bereit: Der Flyer „Wassersportrevier Maritime Landschaft Unterelbe 2011“ liefert eine Übersicht und Kontaktdaten von 42 Yacht- und Sportboothäfen im Revier. Per Mouse-Klick gelangt man von hier aus direkt zu den jeweiligen Hafenseiten. Der Flyer steht als Download zur Verfügung und kann zusätzlich bei der Arge MLU kostenlos angefordert werden. Hilfestellung im härter werdenden Wettbewerb um Sportbootfahrer finden Hafenbetreiber im neu eingestellten „Trendbarometer“. Unter der Fragestellung „Was macht einen Sportboothafen attraktiv?“ fasst es den aktuellen Stand rund um die Entwicklungen im Wassersport zusammen. Es zeigt Trends auf und lenkt den Blick auf die Anforderungen an zukunftsfähige Sportboothäfen. Einen wichtigen Ansatz zur Lösung der fortwährenden Verschlickung der Häfen stellt die 2007 von der Freien und Hansestadt Hamburg gegründete Stiftung Elbefonds dar. Unter dem Navigationspunkt Stiftung Elbefonds finden Hafenbetreiber die Vergabekriterien.

(Quelle: Wasserstand April 2011 Arge Maritime Landschaft Unterelbe GbR, Kirchenstieg 30,

21720 Grünendeich, Tel.: 04142-812076, Fax: 04142-812096 Email: maritimelandschaft-unterelbe@t-online.de, www.maritime-elbe.de)

Baggerarbeiten auf der Schlei

Seit dem 6. April 2011 arbeitet die Firma Peter Madsen Rederi A/S aus Dänemark im Auftrag des Wasser- und Schifffahrtsamtes Lübeck auf der Schlei und beseitigt Mindertiefen an insgesamt drei Stellen des Fahrwassers. Die drei Baggerabschnitte befinden sich in der Stexwiger Enge, südlich Arnis und südöstlich Maasholm. Die letzte Baggerung im Fahrwasser der Schlei wurde 2007 durchgeführt

(Quelle: Boote-News April-Mai 2011)

Befahrensregelung im ersten Windpark in der Ostsee

Seit dem 2. Mai 2011 ist die kommerzielle deutsche Offshore Windanlage „Baltic 1“ in der Ostsee 8,5 Seemeilen nördlich der Halbinsel Fischland-Darß, von der EnBW in Betrieb genommen worden. Dort sollen nun 21 Windräder knapp 50 Megawatt Strom erzeugen und damit etwa 50000 Haushalte versorgen. Rund um den Windpark erstreckt sich eine Sicherheitszone von 500 m, die bei Tageslicht, bei Wind nicht über sechs Bft und Sicht nicht unter 1000 m von Sport- und Kleinfahrzeugen bis 24 m Länge befahren werden darf. Geankert werden darf darin nicht. Die Parkanlage selbst darf nicht befahren werden!

Die Anlagen sind bis zur Höhe von 17 m gelb angemalt. Nachts sind die Eckpunkte in 16 m Höhe mit unterbrochenen gelben Feuern und die restlichen Anlagen der Außenkontur mit gelbem Blitzlicht, sämtlich mit einer Tragweite von 5 sm, bezeichnet. Verstöße gegen die Befahrensregelung werden als Ordnungswidrigkeiten geahndet.

(Quelle: Bfs 48/11 WSA Stralsund)

Risiken der GPS-Navigation

Von Dipl.-Ing. U. Petersen*, Referent für Elektronische Navigation der Kreuzer-Abteilung des DSV

Noch vor wenigen Jahren war das Mitkoppeln an Bord die wichtigste Voraussetzung für die laufende Positionsbestimmung. Heute sind mit GPS Positionsfehler geringer als 10 m zu erzielen, die jedoch von keiner Seekarte unterstützt werden.

Aber auch für andere Navigationseinrichtungen wie der Elektronischen Seekarte, Integrierte Na-

vigationssysteme mit automatischer Schiffssteuerung und dem Automatischen Identifications System (AIS) ist GPS unverzichtbar.

Keines der Global Navigation Satellite Systeme (GNSS) wie GPS, Glonass, Galileo oder COMPASS verfügt über eine Immunität gegen Störungen. Sie können unabsichtlicher, natürlicher oder aber absichtlicher Natur sein; sie können außerdem an Bord erkennbar sein, aber auch nicht. In der Tabelle wird, ohne Anspruch auf Vollständigkeit, versucht, einen Überblick zu geben

Die vorgenommene Folgen-Klassifizierung ist

Ursache	Auftrittsrisiko	Folgen für	Bemerkungen	Erkennbarkeit
unabsichtliche, zufällige Störungen				
1. Satellitensystem	gering	gravierend Eigenschiff	Satelliten-Ausfall, fehlerhaftes Signal	Bedingt
2. Störung Stromversorgung	hoch	hoch Eigenschiff	Akku, Sicherung, Feuchtigkeit	Ja
3. Anlagen- Antennenfehler	mittel	hoch Eigenschiff	Drahtbruch Bauteilausfall	Bedingt
4. Störung durch andere Borleinrichtungen	mittel	mittel Eigenschiff	Elektromagnetische Verträglichkeit	Ja
5. Externer Funkverkehr	gering	hoch Eigenschiff Nachbarschiffe	Militär-, ziviler Funkverkehr (z.B. Baustellen)	Ja
6. Anomalien Signalausbreitung	gering aber steigend	mittel Eigenschiff (Nachbarschiffe)	Sonnenflecken zunehmend	sehr bedingt
absichtliche, gezielte Störungen				
7. Störsender (Jamming)	gering aber steigend	hoch bis gravierend Eigenschiff Nachbarschiffe	örtliche kriminelle, terroristische Aktivitäten, geringer Aufwand	Ja
8. Signalverfälschung (Spoofing)	gering	gravierend Eigenschiff Nachbarschiffe	terroristische Aktivitäten, militär. Aktivitäten in Spannungsgebieten, hoher, aber sinkender Aufwand	Nein

selbstverständlich abhängig von der vorhandenen Anlagenkonfiguration, dem Grad der Automatisierung. Mit zunehmender Automatisierung der Schiffsführung steigen die Auswirkungen einer Störung.

Die Fehlerursache nach 1. führte z.B. am 1. Jan. 2004 über ca. 3,5 Stunden zu mittleren GPS-Positionsfehlern von 4,6 sm (Maximum 22 sm) in großen Teilen Europas, Afrika, Asien, Australien und den nördlichen USA.

Ein Antennenfehler (Ursache 3.) führte bei einem großen Passagierschiff infolge übermäßigen Vertrauens in die Automation des Navigations- und Schiffsteuerungsprozesses zu einer Positionsablage von 32 km mit Strandung.

Außergewöhnlich starke, völlig unerwartete Sonnenaktivität am 6. Dez. 2006 war die Ursache für nahezu totalen GPS-Ausfall (Ursache 6.) von bis zu 30 Min. in dem der Sonne zugewandten Bereich der Erde.

Britische Versuche zur Fehlerursache 7. mit einem 1,5 W Störsender ergaben bis zu einer Entfernung von 32 km die Unmöglichkeit einer GPS-Nutzung. Störsender dieser Leistung kosten etwa \$ 100. Zu der Realisierung der hochgefährlichen, gezielten Signalmanipulation (Ursache 8.) gibt es inzwischen auch schon Hinweise im Internet; zudem sinken die Preise für GPS-Simulatoren.

Um GPS sicherer zu machen, wird Differential-GPS eingesetzt und zwar das bodengebundene Ground-Based Augmentation System, GBAS oder Local-Area Augmentation System, LAAS und das satellitengestützte Space-Based Augmentation System, SBAS. Das ältere GBAS verbreitet seine Korrektursignale mittels der früheren Funkfeuerfrequenzen und benötigt daher gesonderte Empfangsanlagen zur Nutzung. SBAS hingegen bedient sich der zivilgenutzten GPS-Frequenz,

so daß der GPS-Empfänger mit entsprechender Software für den Empfang ausreicht. Die Realisierung von SBAS erfolgte als Wide Area Augmentation System, WAAS bzw. CWAAS für USA und Kanada. Das europäische SBAS hat die Bezeichnung European Geostationary Navigation Overlay Service, EGNOS.

Mit DGPS lassen sich Fehler der Ursachen 1 und 6 weitgehend beseitigen. Sehr eingeschränkt ist die Hilfestellung allerdings bei örtlich begrenzten absichtlichen oder unabsichtlichen Störungen.

Je kleinräumiger die Störung auftritt, desto geringer der Nutzen der Stützsysteme. Völlig nutzlos sind alle Differential-Systeme bei Ausfall des gestützten Systems (GPS).

Auch wenn die Auftrittswahrscheinlichkeit der aufgelisteten Mängel gering ist, so sollte der verantwortliche Schiffsführer doch darauf vorbereitet sein, daß sich die Mängel auch auf die elektronische Seekarte und den von GPS gestützten Autopiloten auswirken.

Schon vom griechischen Staatsmann Perikles (493-429 v. Chr.) wird überliefert:

„Es kommt nicht darauf an, die Zukunft vorauszusehen, sondern auf die Zukunft vorbereitet zu sein.“

P.S. Die vorstehenden Ausführungen betreffen die Sportschiffahrt (bzw. Landnav.) mit ihrer üblichen Ausrüstung. In der kommerziellen Schifffahrt werden andere Anlagen und Verfahren genutzt (z.B. müssen zugelassenen GPS-Anlagen über RAIM verfügen, bzw. es wird GBAS oder SBAS verwandt), wodurch Immunität gegen einige der aufgelisteten Störungsursachen erzeugt wird, auf keinen Fall jedoch gegen die sehr gefährlichen Ursachen 7. und 8.

* Mitglied: Bundesverband freier Sachverständiger, BVFS (Funknavigation Sportschiffahrt), Deutsche Gesellschaft für Ortung und Navigation, DGON, Royal Institute of Navigation, RIN, UK, Institute of Navigation, ION, USA, International Loran Association, ILA, USA, und der SVAOe.

Die Nachträge sind da!

Handbücher berichtigen

Auf dem Treffen mit Behörden wurde auch das heikle Thema „Aktualität der nautischen Unterlagen“ angesprochen. Hand aufs Herz: Meistens sind sie es nicht immer, denn das Berichten von Seekarten und das Einarbeiten von Nachträgen in Loseblattausgaben von Handbüchern ist unbeliebt. Unberichtigte Navigationshilfen bedeuten eine Gefahr bei der Schiffsführung und Bücher und Karten werden ohne laufende Aktualisierung schnell wertlos. Jeder, der mit dem Schiff unterwegs ist weiß wie viele Änderungen überall in einem Jahr eingetreten sind. Falsche Karten und Bücher können fatal sein, denn überall werden neue Häfen gebaut, vorhandene umgebaut sowie Seezeichen verändert oder entfernt. Nach Unfällen wird sich die Versicherung für die verwendeten nautischen Unterlagen interessieren. Damit möglichst nicht passiert, sollten Seekarten und Handbücher nach SOLAS auch auf Yachten auf dem neuesten Stand sein.

Das Einordnen von Nachträgen macht nicht nur geringe Mühe, es macht auch Spaß, denn schon bei dieser Arbeit fallen viele Veränderungen auf. 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 zudem dazu, dass man unbekannte Ziele findet und vergessene wiederentdeckt.

Die folgende Aufstellung enthält Handbücher und Nachträge für unsere Hauptreviere an Nord- und Ostsee. Wer weiter weg oder woanders schippert sollte sich über die für andere Seegebiete erforderlichen Handbücher und Nachträge – in der aktuellen Preis- und Bestellliste in den Nautischen Nachrichten der Kreuzer-Abteilung informieren. Die unterschiedlichen Preise entstehen durch den Umfang des jeweiligen Nachtrags. Die Handbücher und Nachträge sind im Fachhandel oder bei unserem Inserenten HANSENAUTIC, Herrengraben 31, 20459 Hamburg, Tel. 3748420, www.hansenautic.de, für Mitglieder der Kreuzer-Abteilung des DSV auch bei der KA die Bücher dort zu ermäßigten Preisen, siehe unten mit *), erhältlich. E-Mail: info@kruezer-abteilung.org.

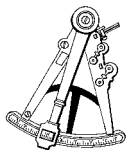
Handbücher

Yachtpilots (Grundwerk 2010)	€ 36,00/31,90*
Nordsee (Grundwerk 2010)	€ 39,90/36,00*
Ostsee I (Grundwerk 2007)	€ 45,00/36,00*
Ostsee II (Grundwerk 2009)	€ 39,90/36,00*
Meck/Pomm./Polen (Grundwerk 2011)	€ 38,00/33,60*
Skagerrak/Katt. (Grundwerk 2006)	€ 38,00/33,60*
Revierführer Nordsee (Ausgabe 2006)	€ 39,00/31,20*
Revierführer Ostsee (Ausgabe 2010)	€ 39,90/31,90*

Nachträge 2011 für Hafenhandbücher:

Nordsee (für Grundwerk 2010)	€ 16,50
Ostsee I (für Grundwerk 2007)	€ 34,80
Ostsee II (für Grundwerk 2009)	€ 19,90
Skagerrak/Katt. (für Grundwerk 2006)	€ 8,50
Meck/Pomm./Polen (für Grundwerk 2011)	€ 32,00

(Alle Angaben ohne Gewähr)



Dies und das

Das Motorboot „Falke“ steht auch 2011 zur allgemeinen Nutzung bereit!

Es wird daran erinnert, dass unser Vereins-Motorboot „Falke“ auch in diesem Jahr wieder von den Mitgliedern für eigene Ausfahrten genutzt werden kann, wenn gerade keine Führerschein-, Ausbildungs- oder Jugendfahrten anstehen. Dieses Angebot wurde in den vergangenen Jahren erfreulich gut angenommen, und so sollte es auch 2011 wieder sein. Das offene Boot hat 15 PS, ist hübsch, gepflegt und einfach zu fahren. Es bietet maximal vier Personen für eine Ausfahrt Platz. Es ist ausgerüstet für See- und Binnenschiffahrtsstraßen. Auch ein Anhänger für den Straßentransport steht zur Verfügung, um mal den Aktionradius zu vergrößern. Die Alster darf nicht befahren werden. Näheres, auch ein Foto, siehe unter www.svaoe.de/Angebote/Vereinsboote. Vereinbaren Sie in der Geschäftsstelle einen Termin, zahlen einen geringen Tagesbeitrag, lassen sich kurz einweisen, sofern noch erforderlich, und dampfen los – einfach, vergnüglich, problemlos.

„Windstärke 10 in Cuxhaven“

Die Stadt Cuxhaven bekommt ein neues maritimes Museum mit dem Namen „Windstärke 10“. Für das Projekt sollen das bisherige Wrackmuseum der Stadt und das von einem Verein betriebene Fischereimuseum zusammengelegt werden. Das neue Museum soll aus zwei ehemaligen Fischhallen im Fischereihafen entstehen. Das Projekt wird aus Mitteln des Landes Niedersachsen, der EU, der Stadt Cuxhaven sowie aus privaten Fördermitteln finanziert.

(Quelle: Wasserstand April 2011 Arge Maritime Landschaft Untere Elbe, www.maritime-elbe.de)

Hanseclassics 2011

Vom 5. bis 7. August 2011 finden in Rostock die Klassikerwettfahrten Hanseclassics statt. Bei diesem Treffen von klassischen Segelbooten, Yachten und Motorbooten aller Größen und Klassen wird für jeden Geschmack etwas dabei sein. Als sportlicher Teil finden am Sonnabend und am Sonntagvormittag Wettfahrten und eine anschließende Geschwaderfahrt über die Warnow bis zum Speicher und zurück statt. Abgerundet wird die Veranstaltung mit guter Verpflegung, Bier vom Fass, Musik und einer gemütlichen Feier im Festzelt mit Blick auf den Hafen.

Mit den Classics in Rostock soll an die lange Tradition des klassischen Yachtsports auf der Warnow und vor Warnemünde angeknüpft werden. Und was liegt da näher, als so kurz vor der Hansesail schon einmal die Boote „warm“ zu segeln?! Eingeladen sind Holz- und Stahlboote, Yachten, Kutter, Jollen – die ganze Familie eben. Mehr Informationen, Ideen und die Meldeunterlagen finden Sie auf www.hanseclassics.de.

Aus dem HSB – Mitgliederstatistik 2011

Der Hamburger Sportbund (HSB) veröffentlichte seine Mitgliederstatistik 2011. Das Ergebnis der Mitgliederbestandserhebung liefert folgende Zahlen: 54 Fachverbände, 793 Vereine und 540.272 Mitgliedschaften in Sportvereinen. In den 54 Fachverbänden liegt der Hamburger Segler-Verband zahlenmäßig mit 11876 Mitgliedern nach Turnen, Fußball und Tennis auf Platz vier:

(Quelle: HSB-Newsletter vom 16. 03. 2011)

Die ausführliche Übersicht der Statistik finden Sie unter www.hsb.de

Bücher für den Sommertörn

Für den Ostsee-Navigator

„Das einzig Beständige auf der Welt ist die Veränderung.“ Das gilt besonders für die beliebtesten Zielgebiete deutscher Sportschiffer auf der Ostsee. Veränderungen und Neuerungen wohnen man schaut. Sie machten Neuauflagen einiger der entsprechenden Törnführer notwendig, die rechtzeitig vor Beginn der Urlaubszeit im Delius Klasing Verlag, Bielefeld erschienen sind:

Traditionelles Segelrevier

„Warum in die Ferne schweifen...“ Ein Blick in die Neuauflage des Törnführers offenbart die ganze

Schönheit dieses nahen und beliebten Segel- und Erholungsreviers. Er zeigt alte Ziele, teils im neuen Gewand, und macht neugierig auf neue. Dieser Törnführer beschreibt mit anschaulichen Informationen die fünf großen Segelreviere an der Ostküste des nördlichen Bundeslandes zwischen Lübeck und Flensburg und die beiden wichtigsten Wasserwege durchs Land, den Nord-Ostsee- und den Elbe-Lübeck-Kanal. Die nautischen Hinweise werden ergänzt um anschauliche Angaben über Land und Leute, Kultur und Geschichte.

Jan Werner, Ostseeküste 1, 4. überarb. Auflage, 176 Seiten, 98 Farbfotos, 77 farbige Pläne, (ISBN 978-3-7688-0990-0) € 29,90

Åland, Panama oder Vanuatu:
Täglich faszinierende
Eindrücke.
Dank HanseNautic
waren wir navigatorisch
sicher unterwegs.

Profis arbeiten mit Profis
Weltumsegler Sönke Roever lässt sich beraten und ausrüsten von HanseNautic.

Starten Sie in den Urlaub
Mit aktuellen Papierseekarten (z. B. Kartensatz D 3004) und Navigationsprogrammen z. B. von MaxSea sowie weiterer Elektronik, Törnführern und nautischen Büchern.

Navigation aus Hamburg
HanseNautic
YACHT & BOATING • CLASSICS & MOTORBOAT

Viel Vergnügen auf der Kieler Woche!

HanseNautic GmbH Herrrengraben 31 20459 Hamburg 040-374842-0 www.hansenautic.de

Der Osten lockt

Ist der östliche Teil der deutschen Ostseeküste wirklich schöner als der westliche? Immer mehr Sportschiffer zieht es seit 20 Jahren jedenfalls zu neuen Zielen. Nicht nur viele Deutsche, auch die Skandinavier haben die Ostseeküste zwischen der Lübecker Bucht und Polen inzwischen für sich entdeckt. Und es hat sich viel geändert. Es locken ja nicht nur Natur und Landschaften Ostdeutschlands. Stille und geschützte Buchten laden zum Ankern ein. Neue Häfen wurden gebaut, alte modernisiert, so dass kaum noch Wünsche übrig bleiben. Darüber hinaus erschließen Wasserwege geeigneten Fahrzeugen die Binnengewässer Berlins, Brandenburgs und Mecklenburgs.

Jan Werner, Ostseeküste 2, 6. überarb. Auflage, 216 Seiten, 133 Farbfotos, 95 farbige Pläne, (ISBN 978-3-7688-0791-3) € 29,90

Klassisches Ziel - Dänische Südsee

Auch im benachbarten Dänemark, das zu den beliebtesten Zielen deutscher Segler zählt, hat sich in den letzten Jahren vieles verändert, so dass auch eine Neuauflage dieses beliebten Inselführers notwendig erschien. Bei der Auswahl der Ziele und ihrer sicheren Ansteuerung ist es schon nötig, sich mit den Veränderungen zu beschäftigen. Die Neuauflage verfügt jedoch nicht nur über aktuelle und exakte Daten, sondern enthält auch eine Fülle von Informationen über Land und Leute, Geschichte und Kultur sowie Tipps für Landausflüge, die das Buch besonders lesenswert machen.

Jan Werner, Dänemark 2, 9. aktualisierte Auflage, 264 Seiten, 113 Farbfotos, 128 farbige Pläne, (ISBN 978-3-7688-0393-9) € 29,90

Traumrevier SO-Schweden

Wer etwas weiter will, den zieht es an Schwedens Südostküste, einem beliebten Segelrevier zwischen Trelleborg und Arholma. Für den einen

sind die ostschwedischen Schären traumhaftes Zielgebiet, für den andere dienen ihre Fahrwasser der sicheren Passage zu noch ferneren Zielen. Da immer mehr Segler die Ruhe lieber vor Anker als in einem vielleicht überfüllten Hafen genießen, sind auch 79 geschützten Ankerplätze aufgenommen worden. 70 Skizzen von markanten Seezeichen bereichern das kompetente Handbuch für die Planung und Durchführung eines Schwedentörns.

Gerti und Harm Claußen, Schweden 2, Süd- und Ostküste 6. überarb. Auflage, 280 Seiten, 67 Farbfotos, 205 Pläne, 70 Zeichnungen, (ISBN 978-3-7688-0728-9) € 29,90

Für den Praktiker

Was an Bord kaputtgehen kann, und das ist schließlich alles, muss, zumal unterwegs, selbst wieder repariert und in Ordnung gebracht werden. Man kann ja nicht einfach rechts ran fahren, schnell die nächste Werkstatt aufsuchen oder einen Notdienst alarmieren. Manches zwingt zur sofortigen Abhilfe, Anderes hält - oft mit einem Provisorium - noch über den Sommer und muss dann aber im Winterlager repariert werden. Nicht immer muss die Werft oder ein Handwerker ran, vieles kann man mit Bordmitteln auch selbst erledigen. Je besser man Bescheid weiß, desto geringer werden die Kosten. Ein Buch für den Betrieb an Bord hilft dabei. Informativ und verständlich wendet es sich vor allem an handwerklich nicht so Versierte.

Michael Naujok, Reparaturtipps für Skipper, 134 Seiten, 348 Farbfotos, Delius Klasing Verlag, Bielefeld (ISBN 978-3-7688-3260-1) € 12,90

Land- und Seeseite gleichermaßen schön

Segler sehen eine Landschaft, zumal die einer buchten- und wasserreichen Insel, unter anderen Gesichtspunkten als Wanderer. Dennoch ist es kein Wagnis des Verlags, Deutschlands schönste

Insel einmal aus der Landschaft darzustellen, zumal eben diese Darstellung naturgemäß viel Wasser zeigt. Schließlich sind die buchtenreichen Ufer Rügens länger als die Küste Schleswig-Holsteins. So könnte der Untertitel auch „Seeschaften“ lauten, wenn es dieses Wort in unserer Sprache gäbe. Ein opulentes Buch zu einem erschwinglichen Preis, für seefahrende und wandernde Freunde Rügens gleichermaßen zu empfehlen. Es schließt übrigens an das in Nr. 5/2008 unserer Nachrichten rezensierte Buch „Boddenlandschaften“ desselben Autors an.

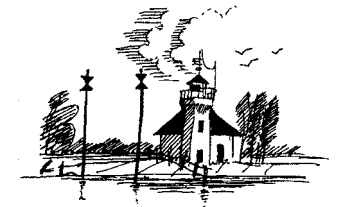
Rolf Reinicke, Rügen – Inselandschaften, 160 Seiten, 132 Farbfotos, 2 Karten, Delius Klasing Verlag, Bielefeld (ISBN 978-3-7688-2689-1) € 16,90

Ein liebenswerter Törnbericht

An Land zusammen leben ist eine Sache. Zusammen auf einem Boot, über längere Zeit, ist eine ganz andere. Wir wissen, dass die See sowohl trennen als auch vereinen kann. „Freundschaften, Liebe und Ehen scheitern an der Enge des Lebens an Bord. Sich so nah sein, das können nur wenige. Aus Tagen wird Endlosigkeit. Jede Falte des anderen, jede kleine Verwerfung des Charakters, jede dumme Angewohnheit vergrößert sich unter

der Lupe der Nähe ins Unerträgliche. Und ein Ausweichen gibt es nicht. Für manche jedenfalls. Aber es gibt auch die anderen, die Glücklichen. Für sie ist das Schiff ihre Schale. Es trägt sie. Es umhüllt sie. Es beschützt sie. Sie genießen die Nähe zueinander. Von Tag zu Tag bezieht sich ihr Leben mehr auf das, was ihnen wichtig ist. Tage füllen sich mit Sein. Aus Unterschieden wird Gemeinsamkeit.“ Das schreibt Menso Heyl – und das haben viele Fahrtensegler-Paare schon erlebt. Der Verlag zu diesem Buch: Allein aufgrund der erzählerischen Qualität ein Genuss, ist dieser Bericht zudem dazu angetan, eben jene Klientel der etwas gesetzteren Segler anzusprechen... Da fragt man sich doch: warum „gesetzter“. Beim Segeln ist, bleibt, wird jeder jung! Ein lesenswertes Buch.

Menso und MaryAnn Heyl: „Ostseeschleife“, ca. 160 Seiten, ca. 25 S/W-Fotos, Delius Klasing Verlag, Bielefeld (ISBN 978-3-7688-3255-7) € 12,90



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

Nur eine Brauchtumsveränderung?

Stander oben im Top oder unten, unter der Saling, oder aber oben und unten?

Wie sinnvoll ist es eigentlich, den Vereinsstander oben im Top zu fahren? Das haben wir uns in den letzten Jahren verstärkt gefragt. Dieser Fragestellung geht folgender, wirklich mehrfach erlebter Ablauf von Bord zu Bord-Gesprächen voraus: „Mensch, haben wir heute ein Glück mit dem Wetter gehabt.“ Antwort vom Nachbarschiff: „Joo.“ „Und dass wir eine so schöne Box gefunden haben, das haben wir gar nicht zu hoffen gewagt.“ Vom Nachbarschiff: „Sie haben Glück gehabt.“ „Und dass wir ausgerechnet noch neben einem netten Vereinskameraden liegen ...“ Vom Nachbarschiff: „Wieso das?“ Blick hinauf bis zur Saling. „Wie kommen Sie darauf? Aus welchem Verein sind Sie denn?“ „Na, wir sind wie Sie in der SVAOe.“ Nachbar: „Aber wieso denn, ich kann Sie nicht zuordnen. Sie sollten mal einen Stander fahren.“ Das sitzt!

Wir fahren, so haben wir es in der SVAOe-Jugendabteilung einst gelernt und natürlich seit wir ein eigenes Schiff besitzen, schon immer den SVAOe-Stander im Topp. In den vergangenen Jahren sieht man diese Art der Standerführung auf SVAOe-Yachten erfreulicherweise (wieder) vermehrt, und sie wird zunehmend auch in anderen Vereinen praktiziert. Das ist, so meinen wir, nicht zuletzt auch auf das starke Werben unseres Kommodore Jürgen Chr. Schaper zurückzuführen.

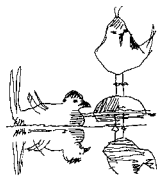
Wie kann es aber angehen, dass der Blick vieler Segelkameraden aller Altersstufen schon in Höhe der Saling verharret? Sind es vielleicht die zunehmenden Zivilisationskrankheiten, welche in den Auswirkungen eine Nackenstarre mit sich führen,

oder aber hat das Ganze mit der allgemeinen Unbeweglichkeit zu tun, welche jetzt schon in jüngeren Jahren fortschreitet? Nach unseren Beobachtungen sind viele körperliche Abläufe wie „Nicht lang‘ schnacken, Kopf in‘n Nacken, Pr...“ in jungen Jahren geübt und funktionieren eigentlich bis in das hohe Alter. Oder aber kann es auch sein, dass seemännisches Brauchtum nicht ausreichend überliefert wird? Wir fragen uns inzwischen, ob es Sinn machen würde, den Stander oben und in doppelter Ausführung zusätzlich noch unter der Saling zu fahren, damit wir als SVAOeer auch aus einer körperlichen Schonhaltung heraus erkannt werden können.

Nein, wir haben uns entschieden! Wir fahren unseren Stander weiterhin nur im Topp, so wie wir es gelernt haben! Die lieben Segelkameraden müssen sich eben eine physiotherapeutische Übung vornehmen, wenn sie uns einem Verein zuordnen wollen. Und sollten die Anwendungen keinen Erfolg zeigen, dann werden wir ihnen, wenn wir es für richtig halten, unsere Vereinszugehörigkeit schon mitteilen.

Auf gute Gesundheit! Auch das Standergucken kann eine bewegungsunterstützende, also eine gar nicht so ungesunde, gute seemännische Übung sein.

B. & P. M.



Ein Brief aus Bayern

Grüß Gott Herr Schaper,

vor vielen, vielen Jahren, ich war damals stolzer Eigner eines kleinen Stahl-Kielschwerers, konnte ich noch die Elbe erleben und aktiv am SVAOe Vereinsleben teilnehmen. Dann wechselte ich aber innerhalb des gleichen Unternehmens auf einen neuen Arbeitsplatz nach München und mit meiner Familie nach Oberbayern. Die SVAOe Nachrichten bilden seitdem meine wesentliche Verbindung zum Segelsport auf der Elbe. Ich weiß, es gibt auch das Internet aber ich freue mich halt immer wieder darauf, mich mit einer „anfassbaren“ neuen Ausgabe der schwarzen Nachrichten in meinen Lesestuhl zu setzen und mit den Schlierseer Bergen im Rücken Elbgeruch zu schnuppern. Seit vielen Jahren konsumiere ich diese Lektüre nun schon, ohne mich einmal bei Ihnen dafür zu bedanken.

Ihre in der Ausgabe Januar/Februar 2011 der SVAOe Nachrichten gestellte Frage „Ob die 50 noch voll werden?“ nutze ich nun dazu, dies nachzuholen. Vielen Dank also an Sie und alle anderen „Blattmacher“ für die in die SVAOe Nachrichten investierte Mühe. Ich verbinde damit aber auch die Hoffnung, dass „die 50 mindestens voll“ werden. Bitte verstehen Sie dies nicht als Erwartungsdruck, sondern nur als eine kleine, vielleicht unbescheidene, Ermunterung dazu,

weiterhin die Nachrichten zu produzieren und bei der Arbeit ab und zu daran zu denken, dass auch irgendwo im Voralpenland ein dankbarer Leser sich auf das Arbeitsergebnis freut.

Ein kleines Dankgeschenk habe ich auch noch: Die Jubiläumsausgabe des SSC Bladl. Herausgegeben anlässlich des 50-jährigen Jubiläums des Schlierseer Segel Club. Dort betätige ich mich u. A. als Jugendwart (Opti Opa) und als „Blattmacher“, denn trotz Umzugs nach Oberbayern bin ich dem Segelsport, mit der Jollensegelei (Laser/Seggerling), und dem Vereinsleben, mit einer Mitgliedschaft im Schlierseer Segel Club, treu geblieben. Außerdem ist „Nicht produzieren und nur konsumieren“ auch nicht so mein Fall.

Es grüßt aus dem bayerischen Oberland
Jürgen Lindemann

Über so ein Echo freut sich die Redaktion natürlich. Deshalb hier zum Mitfreuen abgedruckt.

JCS



Urlaub der Geschäftsstelle

Die SVAOe-Geschäftsstelle bleibt wegen des Urlaubs von Frau Jule Lyssewski
in der Zeit vom 04.07. – 26.07.2011 geschlossen.

Zu unserem Umschlagbild

Der Maler und Zeichner Wilfried Botha

Mit der ersten Umschlagseite dieser Ausgabe unserer Nachrichten möchten wir wieder ein SVAOe-Mitglied vorstellen, das sich professionell der Kunst verschrieben hat. Zeichnungen oder Aquarelle von Wilfried Botha, dem Eigner des kleinen hölzernen Kutters „Lea von Altona“, haben wir schon mehrfach auf der U 1 unserer Nachrichten veröffentlicht. Gerade seine oft kleinformatigen Bilder bestechen durch ihre subtile Darstellungskraft.

Der 1942 in Hamburg Geborene ließ sich nach seiner Schulzeit in Altona von 1960 bis 1964 zum Gold- und Silberschmied ausbilden. Seine Ausbildung schloss er 1967 mit dem Erwerb des Meistertitels ab. Seit 1969 beschäftigte er sich mit der Anfertigung und Restaurierung von Architektur- und Schiffsmodellen.

Schon während seiner Lehrzeit begann er sich darüber hinaus mit Malerei und Grafik zu beschäftigen, während ihm seine spätere Tätigkeit als Restaurator von 1975 bis 2005 im Altonaer Museum den Broterwerb sicherte.

Auf mehreren Seereisen konnte er wertvolle Erfahrungen sammeln. Seit 1975 beteiligte sich Wilfried Botha an Gruppenausstellungen im Kunsthaus Hamburg (1976, 1978); am Altonaer Kunstpreis (1977, 1979, 1981), sowie in Kiel, Flensburg und Lübeck. Es folgten Einzelausstellungen in Hamburg, Glückstadt, Goch am Niederrhein, Krefeld, Bremen, Georgetown, Ontario/ Kanada und immer wieder im Altonaer Museum, für das er auch Einzeldarstellungen und Segelrisse klassischer Berufsfahrzeuge schuf. Später folgten weitere erfolgreiche Einzelausstellungen in den Museen Langes Tannen in Uetersen, Dithmarscher Landesmuseum in

Meldorf, Carl-Haeberlin-Museum in Wyk auf Föhr und im Elbmarschen-Haus in Haseldorf.

Es blieb nicht aus, dass Wilfried Botha früh die Liebe zum Segeln mit klassischen hölzernen Booten entdeckte. Dabei wird man ihn mit seinem nach seiner Frau Lea benannten Kutter, den er oft einhand schippert, kaum in einer der großen Marinas antreffen. Viel mehr liebt er die letzten rustikalen Fischerhäfen an der deutschen und dänischen Küste sowie einsame Ankerplätze. Dort sucht und findet er seine Motive, wie auch das auf unserem Titelbild, die, auf Papier oder andere Materialien gebannt, seine Liebe zur See und traditionellen Segelschiffahrt deutlich werden lassen. Viele Bilder laden nicht nur zum Träumen ein, sondern geben auch einen Einblick in seine Seele.

Seine Freunde schätzen aber nicht nur seine Kunst, sondern auch die abendlichen Gespräche mit ihm an Bord, wobei ihn seine gelassene, bescheidene und immer ein bisschen melancholische Art besonders liebenswert macht. Ein gemeinsamer Abend mit ihm an Bord, ein Klönsnack „öber dit un datt“ bei einer Flasche Roten ist ein Gewinn.

Jürgen Schaper

Zu guter Letzt

„Und wohin liebe Seele? Wohin anders als nach Mecklenburg! Da herrscht noch die alte deutsche Sitte; da wird auch für Dich ein Plätzchen sein...“.

Der reisende Romantiker Emanuel Hartenstein schrieb es 1777, und auch 234 Jahre später lässt sich feststellen, dass dort idyllische Seglerziele in Fülle locken.

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

Neumühlen 21 · 22763 Hamburg · Tel. 040/881 14 40 · Fax 040/880 73 41
E-Mail: mail@svaoe.de · Internet: www.svaoe.de

Bürozeiten der Geschäftsstelle:

Dienstag bis Freitag 8.30 bis 12.30 Uhr
Dienstagnachmittag 15.00 bis 19.00 Uhr · Montags ist das Büro geschlossen

Bankverbindung:

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

Redaktion:

Jürgen Chr. Schaper · Oevelgönne 10 · 22605 Hamburg · Tel. 040/880 49 66
Mobil 0171/3710797 · Fax 040/600 878 81 · E-Mail: nachrichtenblatt@svaoe.de
Die Redaktion behält sich vor, eingesandte Texte zu kürzen.

Druck:

Evert-Druck · Haart 224 · 24539 Neumünster · Tel. 04321/97 03-0 · Fax 04321/97 03 97
E-Mail: info@evert-druck.de

Anzeigen:

SVAOe · Neumühlen 21 · 22763 Hamburg · Tel. 040/881 14 40 · Fax 040/880 73 41
E-Mail: mail@svaoe.de

Die Bezugsgebühr ist im Mitgliedspreis enthalten.
Die Clubnachrichten erscheinen sieben Mal im Jahr incl. Mitgliederverzeichnis oder Yachtliste.

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier

**„Im Business-to-Business-Marketing entscheiden
Glaubwürdigkeit und Sachkenntnis über den
Erfolg und nicht der kreative Gag um jeden Preis.“**

Seit 25 Jahren weltweit erfolgreich mit
umfassendem Business-to-Business-
Marketing für die erklärungsbedürftigen
technologischen Produkte und Dienst-
leistungen unserer Kunden.

— MÜNTZEL, BLUM —

W E R B E A G E N T U R