

SVAOe NACHRICHTEN

1—2017 JANUAR / FEBRUAR



Hydraulik mit System

Seit über 50 Jahren setzen wir Maßstäbe in der Hydraulik. Gemeinsam mit unseren Kunden entwickeln unsere Techniker und Ingenieure innovative Lösungen in der hydraulischen Antriebs- und Steuerungstechnik. Dabei begleiten wir Sie durch alle Leistungsphasen Ihrer Projekte – von der Planung bis zur Inbetriebnahme.

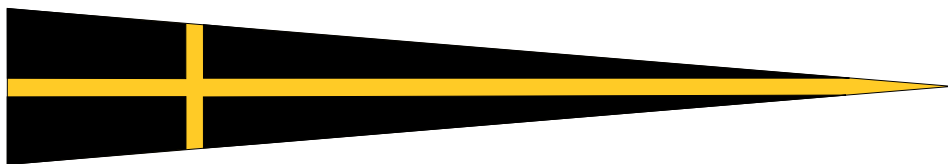
Mit unseren 400 Niederlassungen sind wir stets in der Nähe unserer Kunden. Weltweit bieten wir das komplette Programm der Hydraulik aus einer Hand – persönlich, schnell und zuverlässig. Unsere 280 Einsatzfahrzeuge des Hydraulik-Sofortservice sind stets nur einen Anruf entfernt – und das rund um die Uhr.

HANSA-FLEX AG
5 x im Großraum Hamburg:

Niederlassung Billbrook, Tel.: 040 7328333
Niederlassung Stellingen, Tel.: 040 5402028
Niederlassung Wilhelmsburg, Tel.: 040 7524270
Niederlassung Stade, Tel.: 04141 7798890
Niederlassung Cuxhaven, Tel.: 04721 393932

hwi@hansa-flex.com • www.hansa-flex.com

HANSA/FLEX
Systempartner für Hydraulik



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

95. Jahrgang

Januar / Februar 2017

Nr. 1

Ein Wintertag im Hamburger Yachthafen



Eigentlich gibt es nichts Traurigeres als einen Yachthafen im Winter. Auf diesem stimmungsvollen Foto von Tomas Krause ist es aber ein wenig anders: Licht, Schatten, kahle Büsche, schwarze Dalben und regattasegelnde Optimisten formieren sich zu einem kontrastreichen Stilleben. Dazu stelle man sich noch die Klänge des Oldtime-Jazz und den Duft von Grillwürstchen und Glühwein vor, und man hat eine Ahnung, wie schön es auf einer Tannenbaumregatta am vierten Advent sein kann.


In dieser Ausgabe

3 Editorial

Thema und Meinung

- 4 Nicht vergessen!
Jahreshauptversammlung der SVAOe.
- 5 Leitgedanken
Der Kommodore würdigt den Vorstandswechsel und die Beteiligten.

Vereinsleben

- 6 Dirk Selle – *Ein später Nachruf.*
- 7 Herzliche Glückwünsche!
- 8 Terminänderung Otterndorf
Manche Veranstaltungen wiederholen sich jährlich und doch werden sie keinem langweilig.
- 11 Die Mitgliederversammlung im November
Was passiert am Alsterufer?
- 13 Die Altjunioren gucken in die Röhre
Es gibt noch etwas jenseits des Segelns.
- 14 Die Altjunioren machen in Kohle! 
Informationen zu Hamburgs Energiesituation.


Regatten, Sport und Wettkämpfe

- 16 Atlantic Anniversary Regatta
Seglerisches Großereignis 2017–2018.
- 17 Väterchen Frost auf der Alster
Saisonausklang der „Juelssand“.
- 18 Alljährliche Tannenbaumregatta für Optis und Modellboote
400 Würstchen, 150 Liter Getränke. 

Fahrtsegeln in der SVAOe

- 20 Ostseerunde mit „Land in Sicht“ – *Aus dem Blog von Matthias Heuer und Anke Panterodt.*
- 26 Sommerurlaub in Helsinki
„Lord Jim“ machte nach dem Goldpokal der Folkeboote Ferien in fernen Gewässern.
- 30 Besser geht nicht
Heiko Tornow genießt das Segeln auf hoher See.


Seglergeschichten

- 31 Späte Einigung
Rudolf Neumann erlebt Seltsames mit gutem Ausgang.
- 31 Fastnet 1961 mit der „Ortac“ 
Dr. Rolf Felst blickt 55 Jahre zurück.

Amtliches

- 34 Hadelner Kanalschleuse lange geschlossen
- 35 Seenotsignalraketen nicht mehr vorgeschrieben
Ist ein elektronisches Signal sicherer als ein optisches?

Dies und Das

- 36 Breitensport geht auch nüchtern!
Die „Gymnastikgruppe“ ermuntert zum Mitmachen.
- 37 Er macht(e) den Weg frei
Was haben ein Bagger und ein portugiesischer Entdecker gemein? 
- 40 Grundberührung – *Eine juristische Sicht der Dinge.*
- 41 Eckernförde Liegeplatzgebühren
- 41 Zu unserem Titelbild

Neues aus dem Bücherschapp

- 41 Zum Verschenken nie zu spät
Michael Albrecht liest und empfiehlt.
- 44 **Zu guter Letzt**
Stirbt Segeln aus?

Beilagen:

Einladung zur Jahreshauptversammlung
Einladung zum Gründungsfest

Umschlagillustration:

Dr. Michael Slevogt ist der Schöpfer dieses Bildes.

Editorial

Welche Zeit ist besser dafür geeignet, ein Editorial zu schreiben als die zwischen den Weihnachtsfeiertagen und dem Jahresbeginn? Bietet sich doch hier gleichermaßen die Gelegenheit für einen Rückblick als auch für die Vorschau auf das kommende Jahr. An dieser Stelle alle die Aufgaben und Tätigkeiten darzustellen, mit denen der Vorstand im vergangenen Jahr befasst war, ist sicher unangebracht. Das wird Gegenstand der Jahreshauptversammlung sein, zu der wir Sie auf den folgenden Seiten herzlich einladen.

Zwei Schwerpunkte möchte ich dennoch erwähnen. Dazu gehört sicherlich an erster Stelle die Neuordnung der Ausbildungsarbeit mit unseren Jüngsten, Jugendlichen und den erwachsenen Neueinsteigern. Sie werden sich erinnern: Vor über einem Jahr wurden wir mit dem Titel „Verein des Jahres 2015“ ausgezeichnet. Eine solche Ehrung fordert nicht zum bequemen Sich-Zurücklehnen auf, nein, sie verpflichtet! Und Zeiteinschränkungen für die Ausbildung unseres Nachwuchses (z.B. durch die Ganztagschule) erfordern zunehmend Anpassungen unserer Trainingsarbeit in personeller und finanzieller Hinsicht. Ein neues Ausbildungskonzept und die notwendigen satzungsmäßigen Änderungen haben wir unseren Mitgliedern vorgestellt. Waren Sie bei den Versammlungen dabei? Dann konnten Sie miterleben, dass die Diskussionen zwar durchaus nicht immer im Konsens abließen, die Vorstellungen des Vorstandes letztlich aber breite Zustimmung gefunden haben.

Themenwechsel: Sie alle, die Sie mit Ihren Schiffen auf der Elbe unterwegs sind, konnten es zunehmend feststellen: Das Anlaufen und Ver-

lassen der Häfen ist ohne regelmäßige Schlickbeiseitigung kaum noch möglich. Am Beispiel des Yachthafens in Borsfleth wird besonders deutlich, wie notwendig konzentriertes Handeln ist, um

diesen beliebten Hafen auch weiterhin erreichen zu können. Hand in Hand mit den Verantwortlichen des betroffenen Hafens, den anderen Clubs an der Stör und dem Hamburger und Schleswig-Holsteinische Segler-Verband arbeiten wir daran, eine Lösung für dieses Problem zu schaffen. Dies wird sicherlich eine der wichtigsten Aufgaben für das kommende und die folgenden Jahre sein.

Da sind wir auch schon beim Ausblick ins neue Jahr. Gestatten Sie mir dazu ein paar persönliche Worte. Es wird Ihnen nicht entgangen sein – mit diesem Editorial und zum Zeitpunkt der nächsten Jahreshauptversammlung verabschiede ich mich von Ihnen als ihr Vorsitzender der SVAOe. Mit Dr. Stephan Lunau steht ein neuer Kapitän bereit, das Ruder des Vereins zu übernehmen und, da bin ich sicher, das Vereinsschiff in eine sichere Zukunft zu steuern. Schenken Sie ihm Ihr Vertrauen, wie Sie es mir in den vergangenen acht Jahren geschenkt haben!

Dafür dankt, mit den besten Wünschen für die kommende Saison, Ihr/Euer
Andreas Völker



Beitragsabbuchung

Anfang April werden die gemäß Beschluss der Jahreshauptversammlung vom 28.2.2017 festgesetzten Beiträge der SVAOe von Ihrem Konto abgebucht!



Nicht vergessen!

Jahreshauptversammlung der SVAOe

Jedes Jahr wieder, aber immer neu, immer wichtig, immer notwendig: die Jahreshauptversammlung. Einmal im Jahr wird die demokratische Mitwirkungspflicht der Vereinsmitglieder gefordert. Das verlangt nicht nur das Gesetz, es ist auch die beste Gelegenheit, sowohl die geleistete Arbeit von Vorstand und Ausschüssen zu bewerten als auch mit Diskussion, Kritik und Vorschlägen die im bevorstehenden Jahr für die Gemeinschaft handelnden Personen auszuwählen und ihnen durch Wahl ihr Amt zu übertragen. Beachten Sie auch, dass in diesem Jahr ein neuer Vorsitzender zu wählen ist.

Kommen Sie und wirken Sie mit! Denken Sie nicht, dass es ausreicht, wenn andere für Sie abstimmen. Empfinden Sie es als eine Pflicht, Ihr eigenes Votum abzugeben. Und nicht nur das. Die JHV ist die Gelegenheit, dem Vorstand und allen am Vereinsgeschick Mitarbeitenden einen Dank abzustatten, dass sie sich im vergangenen Jahr so für Sie ins Zeug gelegt haben. Das können Sie am besten mit Ihrer Teilnahme ausdrücken.

Außerdem wird vor, während und nach der Versammlung reichlich Zeit sein, alte Freunde zu treffen und neue Bekanntschaften zu schließen. Freuen Sie sich, dass Sie teilhaben an einem so lebendigen Verein wie dem unseren, und gestalten Sie ihn mit!

Dienstag, 28. Februar 2017

Einlass zum Klönsnack und Imbiss 18:00 Uhr

Beginn des offiziellen Teils pünktlich um 19:00 Uhr

SVAOe-Clubhaus, Neumühlen 21, 22763 Hamburg

Bus 112 bis Lawaetzhaus, Schnellbus 36 bis Hohenzollernring-Süd, HADAG-Fähre 62 bis Neumühlen/Oevelgönne. Parkplätze ab 18:00 Uhr bei der Firma Potenberg (erster Platz nach dem Neubau Neumühlen 1).

Wenn Sie in Ihrer Bewegung eingeschränkt sind und Hilfe benötigen, rufen Sie bitte in der Geschäftsstelle an.

Eine schriftliche Einladung mit Tagesordnung und den Berichten der einzelnen Ausschüsse liegt diesen Nachrichten bei.

Jürgen Schaper, Kommodore

Andreas Völker, Vorsitzender

Thema und Meinung

Zum Wechsel des Vorsitzenden

„Die einzige Konstante im Universum ist die Veränderung“, sagte schon Heraklit und Ähnliches nach ihm viele andere. Ob zu Recht oder zu Unrecht, muss am Ende jeder von Fall zu Fall für sich entscheiden. Unsere ewige Bundeskanzlerin genau so wie unser Vorsitzender Andreas Völker, der für dieses Amt nicht erneut kandidieren möchte. Erst oder schon nach acht Jahren? Ganz gleich, wie es der Einzelne sieht, wir müssen seine Absicht respektieren und auf der bevorstehenden Jahreshauptversammlung einen neuen Vorsitzenden unserer SVAOe wählen.

Unser aller Dank gilt dem scheidenden Andreas Völker, der für dieses Amt nicht erneut kandidieren wird. Er hat acht Jahre lang einen guten Job gemacht. Nun hinterlässt er einen funktionierenden Verein, eine sichere finanzielle Lage und ein arbeitsfähiges Vorstandsteam. Er hat die SVAOe souverän und mit sicherem Blick geleitet. Er und seine liebenswürdige und engagierte Frau Katharina haben die SVAOe gesellschaftlich sicher repräsentiert und damit Jüngeren ein Vorbild gegeben. Nun ist ihm die doppelte Arbeitsbelastung als Vorsitzender der SVAOe und gleichzeitig des Hamburger Segler-Verbandes allmählich zuviel geworden.

Lieber Andreas, wir danken Dir. Ich füge an: Du und Katharina – Ihr werdet mir fehlen. Aber Ihr werdet ja der Vereinigung treu bleiben und auch

Die längste Nacht ist vorbei und es wird Frühling!

Alle Inspektionen und Reparaturen erledigt?

Manchmal sollten auch Gegenstände an Bord ersetzt werden. Warum? Vielleicht weil es etwas Besseres gibt!! Z.B. das Bordfernglas oder eine wetterfeste Digitalkamera, um dramatische Aufnahmen zu machen oder auch schöne Erinnerungsfotos. Gibt es alles bei Foto-Wannack! Bringen Sie Ihr altes Fernglas mit und vergleichen Sie bei uns vor der Tür unseres Geschäftes mit Blick auf den Michel und Sie werden staunen, was mit einem modernen Fernglas heute optisch alles möglich ist. Denn Seemann: Unsere Augen werden nicht besser im Alter, aber immer besser werden unsere Ferngläser! Für jeden Geldbeutel haben wir das Richtige! Auch sollte immer ein Zweitfernglas an Bord sein. Hier gibt es wunderbar handliche Spitzenprodukte, die auch für Naturbeobachtung bestens geeignet sind. Und neugierig sind wir Segler doch immer. Bei der Segelei ist doch besonders das Beobachten auf dem Wasser sehr wichtig. Also ein Weg zu uns lohnt sich.

Aber wir verkaufen nicht nur, sondern reparieren auch in eigener Werkstatt Ferngläser, Kameras und Projektoren. Gern senden wir Ihnen unsere kleine Broschüre „Die Merkmale guter Ferngläser“ mit Unterlagen von allem Neuen.

Frühjahrsferien vom 6. März bis zum 19. März 2017



FOTO-WANNACK

Neanderstraße 27 · 20459 Hamburg (seit 1931)

Montag bis Freitag von 9 bis 18 Uhr · Tel. 040 / 340182

Info unter foto-wannack.de · Anfragen: E-Mail d.wannack@hamburg.de

dort sicher noch die eine oder andere Aufgabe übernehmen. Andreas wird weiter seine ehrenamtliche Tätigkeit als Vorsitzender des Hamburger Segler-Verbandes ausüben.

Auf unserer Suche nach einem Nachfolger wurden wir erfreulich schnell fündig und können der Versammlung mit Stephan Lunau einen gerade 55 Jahre alten aktiven Segler zur Wahl vorschlagen. Der promovierte Naturwissenschaftler und im Sektor der Zulassung medizinischer Produkte beruflich tätige Diplombiologe ist ein Vierteljahrhundert Mitglied der SVAOe.

Schon als achtjähriger Knabe segelte er mit dem früheren Oevelgönner SVAOe-Mitglied Gerhard Hauschildt, einem Elblotsen, auf dessen FD und trat dann in die Jugendabteilung ein, wo er auf den Kuttern „Oevelgönne“ und „Teufelsbrück“ segelte.

Wegen seines auswärtigen Studiums verließ Stephan für einige Jahre die Vereinigung und segelte stattdessen auf dem Wörthsee in Bayern. Dort wurde 1993 das erste Schiff, ein 15er Jollenkreuzer „Luise“ anstelle eines hölzernen Kinderbettes erworben. Den nahm er mit zurück nach Hamburg, ersetzte ihn allerdings für kurze Zeit durch einen stählernen Kielschwerter und trat der SVAOe wieder bei.

Dann folgte, nun wieder aus Holz, der 6,5 KR-Kielkreuzer „Luise“, auf dem der Inhaber aller Führerscheine zusammen mit seiner Frau weite Touren segelt, gelegentlich aber auch gern allein die Segel setzt oder mit einem Cockpit voller Führerscheinaspiranten zu einer Ausbildungsfahrt startet. Die praktische wie die theoretische nautische Ausbildung Jugendlicher und Erwachsener war und ist dem bisherigen Vorstandsmitglied für Navigation und Fahrtensegeln ein besonders Anliegen.

Ehefrau Iris, ebenfalls SVAOe-Mitglied, lebt also mit viel Seefahrt in der Familie, denn schließlich sind da noch die beiden segelwütigen Töchter Philippine und Henrike. Letztere fährt heute, nachdem sie fünf Jahre lang Kutterführerin der „Teufelsbrück“ gewesen war, als angehende Nautikerin auf einem Frachter zur See. Es muss besonders hervorgehoben werden, dass beide Töchter nicht nur segeln, sondern auch bei den Veranstaltungen der SVAOe kräftig helfen!

Bei Arwed Fuchs (weit gereistem Schiffer des Haikutters „Dagmar Aaen“ und Autor vieler Bücher) las ich zum Thema „Verständnis für Tradition und Fortschritt“ vor kurzem folgenden Text: „Man muss den jungen Leuten den Zugang ermöglichen und den Funken überspringen lassen indem wir quer denken, Verständnis für neue Kurse haben und junge Menschen einbinden.“ Man muss hierbei nicht gleich ums Kap Hoorn segeln. Ich denke, dass diese Forderung für alle Menschen in ehrenamtlichen Leitungsfunktionen im Segelsport rauer Küstengewässer geradezu ein Leitmotiv ist. Bei Stephan Lunau bin ich da sicher.

Jürgen Schaper

Vereinsleben

Dirk Selle, ein später Nachruf

Nur die Segler, die unseren Hafen an der Alster als Liegeplatz für ihre Jollen nutzen und auch die, die von dort aus segeln, kennen unsere Jollenhafengemeinschaft Alsterufer e.V. (JHG-A) näher. Schon bald nach der Gründung der Hafengemeinschaft durch die Trägervereine SVAOe, SCRhe und YCM gehörte Dirk Selle vom YCM zum Kreis der Opti-Eltern und -För-

derer in Vorstandsämtern. Er war zweiter Vorsitzender, Rechnungsprüfer und zuletzt Beirat. Aber er packte auch persönlich an.

Bei den Instandsetzungsarbeiten war er immer dabei, wenn Großes repariert werden musste. Und das gab es in jedem Winter! Sein Arbeitsweg zur Behörde führte ihn täglich an unserem Hafen vorbei. Dabei erfüllte er die Aufsichtspflicht des Vorstandes über den Hafen und seine Anlagen. Er war mit Rat und Tat immer dabei, wo man ihn brauchte.

Nach vielen Jahren ehrenamtlicher Tätigkeit erkrankte er schwer und ist am 18.03.2016 im Alter von 72 Jahren viel zu früh gestorben. Seine Frau Anke und die beiden Kinder, der Yacht Club Meridian e.V. und die JHG-A verlieren durch seinen Tod einen lieben Menschen, der den Vereinen und seiner Familie diente. Seit seiner Jugend gehörte die Alster, in deren Nähe sein Elternhaus stand, zu seinem bevorzugten Segelrevier mit eigener Jolle.

Dirks Tod betrauern wir sehr. Wir bedanken uns für den unermüdlichen Einsatz im Rahmen seiner Tätigkeiten für die Jollensegler an der Alster. Sein ausgeglichenes Wesen und seinen Rat werden wir sehr vermissen.

Für den Vorstand der SVAOe Volker Burrlein

Herzliche Glückwünsche!

Unsere Grüße und Glückwünsche gehen an alle, die im Frühjahr Geburtstag feiern können. Besondere Grüße gehen an diejenigen, die einen runden Geburtstag haben, und die wir hier besonders nennen. Allen aber wünschen wir ein gesundes, neues Lebens- und Segeljahr und weiterhin Verbundenheit mit unserer SVAOe.



Geburtstage März/April 2017

01.03.	Bernd Klemens	55 Jahre
02.03.	Jan Eelbo	40 Jahre
04.03.	Florian Spalteholz	40 Jahre
07.03.	Tjalda Saathoff	60 Jahre
09.03.	Hermann Schomberg	70 Jahre
11.03.	Olaf von Törne	75 Jahre
11.03.	Jasper Taschendorf	10 Jahre
14.03.	Dirk Schmiech	70 Jahre
17.03.	Tamara Sander	50 Jahre
18.03.	Kerstin Pomarius	60 Jahre
19.03.	Sigrid Stavenhagen	80 Jahre
20.03.	Peter Mendt	75 Jahre
20.03.	Jens Dittmer	60 Jahre
22.03.	Reinhard Dargel	65 Jahre
23.03.	Gabriela Kurz	50 Jahre
24.03.	Klaus Heins	65 Jahre
28.03.	Jürgen Reichardt	65 Jahre
01.04.	Helmut Pätzelt	85 Jahre
09.04.	Carsten Benz	60 Jahre
14.04.	Wilhelm Rosebrock	80 Jahre
16.04.	Hans W. Meier-Ewert	70 Jahre
16.04.	Jens Harms	60 Jahre
16.04.	Dagmar Ibe	55 Jahre
16.04.	Gerrit Rampendahl	50 Jahre
18.04.	Michael Buckup	65 Jahre
18.04.	Uwe Jens Teuchert	65 Jahre
18.04.	Stephan Berg	60 Jahre
19.04.	Raluca Pora	40 Jahre
20.04.	Thorsten Hamer	55 Jahre
25.04.	Heinz Hüchel	85 Jahre
27.04.	Thomas Schaper	55 Jahre
27.04.	Jonn Daniel	10 Jahre
30.04.	Nils Höck	60 Jahre

Terminänderung!

Ist der Otterndorf-Obmann überlastet oder wird er tüdelig? Jedenfalls hat er der Festwartin für die Vorschau im 1. Halbjahr der SVAOe-Termine ein falsches Datum für die Otterndorf-Veranstaltung genannt, und so ist der 19.–21.5. hineingeraten (lag den Nachrichten 6/2016 bei). War leider ein Irrtum. Richtig ist – wie im letzten Jahr – das Wochenende nach Pfingsten, also

Otterndorf 2017 von Freitag, 9. Juni bis Sonntag, 11. Juni 2017.

Die Ausschreibung erscheint als Beilage in den nächsten Nachrichten.



An der Bar ist viel Betrieb

Herbstfest mit Grünkohlessen

Manche Veranstaltungen wiederholen sich jährlich nahezu unverändert und doch werden sie keinem langweilig. In der Tat: Aufregung steht nicht auf dem Programm, wenn Grünkohl angesagt ist. Das Prozedere ist immer

dasselbe, der Genuss auch. Das ist es ja gerade. In der berechenbaren Wiederkehr liegt der Reiz für den, der ihn (den Reiz) ihm (dem Grünkohl) abgewinnen kann.

Man braucht auch nicht um seinen Platz zu kämpfen. Es werden nur so viele Anmeldungen angenommen, wie bei bequemer Tischordnung im Saal zur Verfügung stehen, und das der Reihenfolge nach. Also keine Rangeleien und keine Rangordnung. Festlotsin Dörte mit ihren Helfern bereitet souverän vor, bestellt das Essen bei dem bewährten Lieferanten, schmückt die Tische und platziert die, die zusammensitzen wollen, zusammen und findet für die, die einzeln kommen, die passende Lücke.

Nun soll das Herbstfest eigentlich mehr sein, als nur gemütliches Essen und Trinken. Zu diesem Zweck wird Ende September die Elbe-Ausklangeregatta veranstaltet, deren Preisverteilung auf dem Herbstfest stattfindet. Marcus Boehlich macht das immer so locker, dass die Festteilnehmer sich gerne zur Abwechslung mal zurücklehnen, zuhören, lachen und anerkennend klatschen. Außerdem ist der Vorteil, dass die Regattateilnehmer, zumindest diejenigen, „die etwas zu erwarten haben“, eingeladen sind und ebenfalls gerne kommen, ganz unabhängig von einer Vereinszu-



*Zwei „Alte“ unter sich:
Wolfgang Treu links und Jürgen Schaper*

gehörigkeit. So sind also immer interessante und wechselnde Gesichter zu erwarten.

Die Sache mit der Elbe-Ausklang-Regatta lief allerdings im letzten Jahr anders als gewohnt. Wie bekannt, wurde sie ziemlich bald nach dem Start von der Verkehrszentrale abgebrochen. Das soll hier nicht nochmal kommentiert werden. Entscheidend war für das Herbstfest, dass keine Preise zu vergeben waren, da keine Regatta. Also weniger Teilnehmer, weniger „Unterhaltung“? Nein, keineswegs. Der Saal war gefüllt wie immer, und auch eine Anzahl von Gästen war erschienen. Das Essen war vorzüglich, von den Getränken nicht zu reden und von allem mehr als ausreichend. An Gesprächsstoff fehlt es Seglern ja nie. Ach ja, die Rede. Zu einem ordentlichen Fest gehört eine ordentliche Rede. Die übernimmt wie üblich der Vorsitzende.

Allerdings kam er erst nach dem Essen, von einer Dienstreise zurückkehrend. So übernahm also der „Zweite“, Gerrit Rampendahl, was ihm nicht schwer fiel.



In Erwartung des Kommenden: Begrüßung durch Gerrit Rampendahl (im Hintergrund)

TOPLICHT

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten • Werftausrüstung

**Notkestraße 97
22607 Hamburg**

Tel.: 040 - 88 90 100
Fax: 040 - 88 90 1011
toplicht@toplicht.de

Öffnungszeiten:
Mo - Fr: 09.00 - 18.00 Uhr
Sa: 09.00 - 13.00 Uhr



„Der kleine Braune“
Kostenlose Katalog-
bestellung und Webshop
www.toplicht.de



*Vor künftigen, großen Aufgaben?
Dr. Stephan Lunau und Frau Iris*



Die Grünkohlschlacht I



Die Grünkohlschlacht II

Nachdem abgeräumt war, kam einige Bewegung in die Teilnehmer und die Teilnehmerinnen. Nicht, dass der Gesprächsstoff ausgegangen wäre. Der Geräuschpegel wuchs eher noch. Aber man musste ja noch diese begrüßen und hatte jenen etwas mitzuteilen. Daher wechselte die Tischordnung, ging hier auseinander, kam dort zusammen und tauschte erneut. An ein Nachhause-Gehen war lange nicht zu denken. Und wer viel zu erzählen hat, dem wird gelegentlich der Mund trocken. Auch dem muss entgegengewirkt werden. Der Chronist erinnert sich eines



*Ohne die geht kein Grünkohl:
kleine, süße Bratkartoffeln
(Fotos: Tomas Krause)*

Gesprächspartners, dem er zuerst bei einem Glas Bier begegnete, später bei Rotwein und am Ende wieder bei Bier. Auf die verwunderte Frage, ob das denn bekömmlich sei, erhielt er die Antwort: „Sehr. Zu Beginn des Abends hatte ich Durst. Dagegen hilft Bier. Zum Grünkohl trinke ich gerne Rotwein. Der macht aber Durst. Daher lösche ich mit Bier.“ Es war ihm gut bekommen. Allerdings hatte er es auch nicht weit nach Hause.

GAN

Die Mitgliederversammlung im November

Am 22. November füllte sich der Saal zunächst nur langsam. Herrschte nicht genügend Interesse an dem Thema, zu dem der Vorsitzende eingeladen hatte? Er hatte angekündigt: „Was passiert am Alsterufer? Die Abteilungen der SVAOe stellen ihre Arbeit vor: die Jüngsten-, die Jugendabteilung und die Gruppe der Erwachsenen-Segler. Sven Becker (Jugendleiter), Wiebke Kaiser (Jüngstenobfrau) und Thomas Lyssewski (Obmann Erwachsenen-Segeln), zusammen mit ihren Trainerteams, wollen Sie in die Geheimnisse ihrer Arbeit einweihen. Wer sind wir? Was sind unsere Ziele? Und das Wichtigste: Was haben wir 2016 erlebt? Wir freuen uns, Sie zahlreich im Vereinshaus begrüßen zu dürfen. Dann erklären wir, was es mit dem C-Hund, Borgwedel und Susi auf sich hat. Alle sind herzlich eingeladen, auch Bekannte oder Erwachsene, die Kinder und Enkel im Alter von 8–18 Jahren haben. Oder wenn Sie selbst Segeln lernen möchten und noch nach der richtigen Einstiegsmöglichkeit suchen, sollten Sie dazu kommen und uns kennenlernen.“

Das klang sehr vielversprechend und würde, so hätte man meinen sollen, den Saal füllen. Schließlich findet an unserer Anlage Alsterufer das Wichtigste statt, was wir zu bieten haben: Segelausbildung für alle Altersstufen.

Aber nach anfänglich tröpfelndem Eintreffen der Mitglieder füllte sich der Saal dann doch ganz gut. Nur von den üblichen Gesichtern, die meist von grauem Haar umrahmt sind, waren nicht so viele zu sehen. Statt dessen viele Jüngere, Eltern und Kinder sowie „Mittlere“ jeden Alters, mit anderen Worten: die Aktiven vom

Alsterufer. Geschadet hätte es den „Standard-Teilnehmern“ der Versammlungen nicht, wenn sie gekommen wären. Im Gegenteil, sie wären begeistert gewesen mitzuerleben, was alles im Rahmen der Ausbildung geschieht.

Andreas eröffnete den Abend, hatte vom „Laufenden“ nicht viel zu berichten und ging dann auf die Situation am Alsterufer ein, insbesondere auf den Zustand des „Containers“, der Aufenthaltsraum, Lagerplatz, Garderobe und Toilette in einem ist, also ein mehr als unbefriedigender Zustand. Seit Jahren hatte man schon versucht, Abhilfe zu schaffen. Aber die Tatsache, dass drei Vereine sich die Anlage teilen, macht die Angelegenheit nicht einfacher. Jetzt kommt eine Änderung langsam in die Puschen. Ein Architekt ist eingeschaltet, und Detlef Flentge, Vorsitzender der Jollenhafengemeinschaft, wird zusammen mit ihm den Neubau-Entwurf dem Oberbaudirektor vorlegen, der wegen der sensiblen Lage des Grundstücks das letzte Wort hat. Eine erhebliche Verbesserung der Sanitär-situation ist vorgesehen. Es gibt sogar Signale, dass eine Aufstockung akzeptiert würde, was architektonisch und bezüglich der Nutzung sehr reizvoll wäre.

Sodann kündigte Andreas an, dass er sich nach acht Dienstjahren aus der Vereinsführung zurückziehen werde. Auf der Jahreshauptversammlung im Februar solle ein neuer Vorsitzender gewählt werden. Sein Kandidat sei Dr. Stephan Lunau, bisher Obmann des Ausschusses für Navigation und Fahrtensegeln.

Wiebke Kaiser startete danach mit dem Hauptthema des Abends, der Darstellung des Betriebs am Alsterufer. Da die Jollenhafengemeinschaft von drei Vereinen gebildet wird, sei viel Abstimmung über die Trainingszeiten vonnöten, aber

insgesamt lief alles reibungslos. Ihre Sparte, das Jüngstensegeln, entwickelte sich positiv. Zurzeit segelten bei ihr 35 Kinder auf 28 Optis in drei Gruppen je nach Ausbildungsstand: die Anfänger, die den Jüngstensein zum Ziel haben, die Fortgeschrittenen und die noch im Aufbau befindliche Regattagruppe. Als Trainer stellten sich Katrin Alt, Svante Fink, Jan Hauschildt und (ausklingend) Thomas Lyssewski vor. Sie schilderten überzeugend, wie es geht, die Kinder zum Segeln zu kriegen (was in einer Zeit voller attraktiver Angebote schwierig ist), dabei zu bleiben und viel zu lernen. Das geht nicht von heute auf morgen, sondern dauert mehrere Jahre. Wenn dann der Umgang mit dem Boot beherrscht wird, z.B. wenn einem Kind bei 5–6 Bft eine einwandfreie Halse gelingt und es vor Freude strahlt, dann macht auch den Trainern der Erfolg ihrer Arbeit Spaß. Zitat: „Das Feuer muss nicht nur angezündet werden, sondern es muss dauerhaft leuchten.“ Diese Begeisterung der Trainer kam glaubhaft rüber. Tania Tammling, früher selbst Anfängerin im Opti, jetzt erfolgreiche Leistungsseglerin, hilft ebenfalls bei der Ausbildung. „Ich möchte etwas zurückgeben“, sagte sie, „von dem, was ich früher bekommen habe“. So etwas hört man gern.

Wiebke stellte dann einen typischen Jahresablauf dar: Januar bis März mit Theorie im Clubhaus, Treffen mit Eltern und Trainern, „Kentertraining“ im Hallenbad und Winterlagerarbeit. April bis August mit Beginn des Segelbetriebs, C-Hund-Cup-Regatta für grüne Anfänger, Sommer mit viel Trainingsarbeit, Borgwedel-Ausfahrt an die Schlei mit fast allen Kindern und vielen Eltern sowie Elbe-Ausfahrt der Fortgeschrittenen. Ab September folgt der Endspurt mit den Führerscheinprüfungen, dem

Optipokal, an dem möglichst alle Kinder teilnehmen sollen, dem letzten Training, wenn die Alstertanne auf der Binnenalster steht sowie dem Einlagern der Boote.

Ohne Eltern geht das alles nicht. Segeln ist kein Ballspielen. Die Boote sind viel zu schwer. Überall sind Aufsicht und Betreuung erforderlich, nicht zu vergessen die leibliche Versorgung, das „Brötchenschmierer“. Mutter Martina Prochnow kam zu Wort und berichtete von der Arbeit der Eltern. Sie war voll des Lobes über den Einsatz der Trainer.

Sven stellte anschließend das Jollensegeln in der Jugendabteilung vor (das andere Bein, das Segeln auf Kuttern und Kielbooten auf der Elbe, gehörte nicht zum Thema des Abends). Nach Verlassen der Jüngstengruppe steigen immer einige aus, aber Sven bemüht sich mit seinen Trainern, möglichst alle mitzunehmen. Für das Training auf den Zweihandbooten Feva und 420er und dem Einhandboot Laser arbeiten Lars Hauschildt, Björn Spiekermann, Lukas Semke und Max Augustin, letzterer insbesondere für vertieftes Regattatraining zusammen mit Jan Krüger vom HSC. Eine halbe Saison führte Stine Eisermann den Kutter „Neumühlen“ auf der Alster, um den älteren Jugendlichen einen Ausblick auf das Segeln in Küstengewässern zu vermitteln.

Thomas, noch frisch als Obmann für die Erwachsenen- und Jugendausbildung im Segeln, stellte sein Konzept für die Gruppe vor, die 22 Aktive umfasst. Dafür stehen zwei club-eigene und eine private C55 Kielyachten zur Verfügung sowie, wenn sie nicht von der Jugend benötigt werden, die 420er Jollen. Holly Six und Jens Rohweder trainieren die Anfänger und Ralf Preuß die Fortgeschrittenen. Nicht nur wochentags sondern auch häufig an

den Wochenenden wird gesegelt, wobei es auch Ausflüge zu anderen Gewässern und Regattateilnahmen gibt. Die Sparte „Erwachsene lernen Segeln“ entwickelt sich erfreulich.

Diese im Nachhinein zusammengefasste Abbildung der Aktivitäten in der Jollenanlage Alsterufer gibt nur oberflächlich das wieder, was die Verantwortlichen und ihre Helfer der Versammlung dargestellt haben. Auch ist sicher der eine oder andere Name von Beteiligten verloren gegangen. Die gesamte Arbeit an der Alster ist umfangreicher, und es sind mehr Personen beteiligt, als sich viele vorstellen. Wer an diesem Abend nicht erschienen war, hat einiges mitzuerleben versäumt, was alle, die einen Beitrag zahlen, interessieren sollte, um zu wissen, wohin ihr Geld fließt. Leider sind die Bilder nix geworden.

GAN

Die Altjunioren gucken in die Röhre

Es gibt noch etwas jenseits des Segelns

Peter Kaphammel, „Veranstaltungs-Obmann“ der Altjunioren, hatte eine Führung am Mittwoch, 12. Oktober, bei der Großforschungseinrichtung Desy organisiert. Wir „jungen Alten“ sind an allem interessiert und kommen immer gerne. So fanden sich 31 Teilnehmer in der Eingangshalle des in der Einladung genannten Gebäudes in Bahrenfeld ein.

Zunächst war ein Vortrag angekündigt. Es gab aber eine Verzögerung, die durch die unterstützende Technik verursacht wurde. Das ist selbst in diesem hoch technisierten Haus möglich, wie wir feststellten. Dann gab der Doktorand Alexander Schavan einen Überblick über Desy und ver-



*Desy – in der Versuchshalle
(Foto: Peter Kaphammel)*



Desy – im Vortragsraum



Kollision im stillgelegten Ringtunnel



*Der Vortragende ist begeistert – die Köpfe rauchen
(Fotos: Peter Mendt)*

suchte, die Grundlagen für das Verständnis für die anstehende Führung zu vermitteln. Bei der Vielfalt des Gehörten rauchte uns jetzt schon der Kopf, und die Teilnehmer versuchten tapfer, ein gewisses Nichtverstehen zu verbergen.

Nach der Aufteilung in zwei Gruppen ging es getrennt ins Gelände. Die eine Gruppe führte Herr Schavan, die andere eine Kollegin. In der Einladung war angekündigt worden, dass die Besichtigung nicht für Gehbehinderte geeignet sei. Laufschuhe waren empfohlen worden. Wie gut.

Der Rundgang führte zunächst in den stillgelegten ursprünglichen Ring der Desy. Hier gab es in der ehemaligen Experimentierhalle museal aufbereitete Anschauungsmodelle zu sehen, und ein Gang führte in die Röhre, um die erforderlichen Aggregate zu erläutern. Anschließend wurde uns auch ein Blick in eine neuzeitliche Experimentierhalle gewährt, angeschlossen an den zur Zeit in Betrieb befindlichen Ring.

Peter Kaphammel hat in einer Dankesmail an die Desy ausgedrückt, dass die Teilnehmer gestehen müssten, nicht alles verstanden zu haben, aber voller Bewunderung über die ihnen fremden Tätigkeiten seien. Insgesamt konnte ein tiefer Eindruck von der Forschung der Physiker und Ingenieure bei Desy mitgenommen werden. In der Antwortmail war zu lesen, dass die Verfasserin schon über zehn Jahre bei Desy tätig sei und sie großes Verständnis dafür aufbringen könne, dass es für Laien sehr schwer zu verstehen sei, was und wie im Detail bei Desy geforscht würde. Na denn! Peter Mendt

Die Altjunioren machen in Kohle!

Am Mittwoch, dem 7. Dezember, fanden sich am Werktor des Kohlekraftwerks Moorburg 26 Altjunioren ein. Peter Kaphammel (Peter II), unser umtriebiger Organisator, hatte die Kontakte geknüpft. Eine dreistündige Besichtigung stand uns bevor.

Frau Bode empfing uns und stellte sich als unsere Führerin vor. Nach einem Begrüßungskaf-



*Das moderne Kohlekraftwerk Moorburg
auf einer Schautafel*



Die „Altjunioren“ behelmt in der Empfangshalle (Fotos: Wolfgang Mackens)

fee im Informationszentrum ging es zunächst um die planerische Geschichte des Kraftwerks. Hochinteressant war es zu hören, welche Hürden schon während der Planung zu nehmen waren und welche wechselnden Zielvorstellungen bearbeitet wurden. Ein umfassendes Zahlenwerk über die Leistungsfähigkeit des Kraftwerks und die Energiebilanz Deutschlands heute und in der Zukunft, aufgeteilt nach erneuerbaren Energien, Braunkohle, Steinkohle und Kernkraft, brachte uns einen Überblick über die Energiesituation, und wie dieses Kraftwerk darin zu sehen ist. Mit sehr viel Fachwissen wurde uns anschließend die Technik dieses Kohlekraftwerks dargestellt. Der Vortrag war sehr ausführlich, aber doch dank Frau Bode erstaunlich kurzweilig. Die Altjunioren stellten auch manche kritische oder Verständnisfrage. Aber irgendwann rauchten auch die Köpfe. Das lange Sitzen ermüdete.

Dann, nach 1 ¼ Stunden Theorie, ging es an die Luft. Vorher wurden wir eingekleidet und mit Empfängern und Kopfhörern ausgestattet, sodass wir auch bei höherer Lärmbelastung die interessanten Ausführungen von Frau Bode immer im Ohr hatten. Der Werksrundgang führte uns über das Kohlenlager, die Fördertechnik, über das Hafengelände, das Kesselhaus, die Turbinenhalle in die Leitzentrale. Aus Zeitgründen musste der Kühlturm ausgespart werden. Aber den hatten wir in der Theorie ja schon kennengelernt.

Wenn man die Eindrücke zusammenfasst, dann ist festzustellen, dass sehr viele „grüne Einflüsse“ schon in der Planungsphase manche Zeitverzögerung verursacht haben. In der Bauphase mussten dann nicht unerhebliche Kosten für diese Anforderungen aufgewendet werden. Manch eine Entscheidung der Politik

ist für uns nach Anhörung des Vortrags, so müssen wir zugeben, doch etwas schwer nachzuvollziehen. Und auch jetzt wird vielleicht etwas unverhältnismäßig viel Aufwand getrieben, um die „grünen Anforderungen“ in der Ausführung, d. h. im täglichen Betrieb, zu kontrollieren und durch Dokumentieren zu belegen. Bezeichnend ist z. B., dass die Umweltbehörde sich eine Vielzahl von Messstellen hat einrichten lassen, um jederzeit Kontrollmessungen vom Schreibtisch aus abfragen zu können.

Besonders bemerkenswert waren natürlich auch die technischen Möglichkeiten, welche man in



*Das Kraftwerk mit Kühlturm und Kühlwasserauslauf
(Foto: Peter Kaphammel)*

der Neuzeit zu nutzen versteht, um überhaupt ein umweltfreundliches Kohlekraftwerk errichten zu können. Alle Teilnehmer, so war es zu hören, waren beeindruckt. Die Besichtigung brachte uns die Möglichkeit, das Kohlekraftwerk aus einer anderen Perspektive als der, die wir vorher hatten, zu betrachten und zu bewerten.

Unserer Bärenführerin Frau Bode haben wir ein besonderes Lob ausgesprochen. Dank an dieser Stelle auch an Peter II für die treffliche Organisation.

Peter Mendt

Regatten, Sport und Wettkämpfe

Atlantic Anniversary Regatta Seglerisches Großereignis 2017–2018

Mit der „Atlantic Anniversary Regatta“ veranstalten der Norddeutsche Regatta Verein und der Yacht Club Costa Smeralda (Sardinien) eine einzigartige Hochsee-Regattaserie zur Feier ihrer Clubjubiläen. 2017 wird der von H.H. Prince Karim Aga Khan IV. gegründete YCCS 50 Jahre alt, während der NRV 2018 sein 150-jähriges Bestehen feiert.

Die Teilnehmer der Atlantic Anniversary Regatta werden ein einzigartiges Programm erleben, das sie im November 2017 westwärts von den Kanarischen Inseln nach Virgin Gorda auf den British Virgin Islands führt, wo der Yacht Club Costa Smeralda seine Winterdependance unterhält. Im Anschluss bietet sich die Gelegenheit, am bestehenden karibischen Regatta-Circuit teilzunehmen. Mit der beliebten Newport-Bermuda-Regatta gelangen die Teilnehmer zum Royal Bermuda Yacht Club, der 2017 den America's Cup ausrichten wird. Der Startschuss für die Rückreise fällt dann im Juli 2018 auf den Bermudas. Nach einer Zwischenzeitnahme südlich von England geht es durch den Ärmelkanal und die Elbe zu einem spektakulären Zieleinlauf direkt im Hamburger Hafen.

Im Dezember 2016 standen bereits 32 Meldungen auf der Teilnehmerliste. Das lässt viel erwarten. Ob sich auch eine SVAOe-Yacht dazu gesellt? Auf jeden Fall bieten sich für unsere recht starke und erfolgreiche Junioren-Regattagruppe diverse Möglichkeiten, auf schnellen Schiffen mitzusegeln. So haben z.B. beide Boote des HVS, die „Haspa Hamburg“ und die „Broa-

der View“, gemeldet. Schon mehrfach haben wir dort Schiffsführer und Mannschaft gestellt (siehe z.B. in diesem Heft unter „Seglergeschichten“). Also, was hält euch davon ab, junge Lüüd? Nehmt Kontakt auf und werft euch in ein tolles Abenteuer!

GAN

Väterchen Frost auf der Alster Saisonausklang der „Juelssand“

Am Samstagmorgen haben wir uns um zehn Uhr und bei minus fünf Grad beim HSC getroffen. Das ganze Boot war vereist, jede Leine war eingefroren, am Mast hingen kleine Eiszapfen. Wir mussten noch den Mast stellen, doch der passte wegen der ganzen Eisnasen fast nicht mehr durch das Loch im Deck. Außerdem war es ganz schön sportlich auf dem rutschigen Deck; man musste sich immer mit beiden Händen festhalten, um nicht auszuruutschen.

Dann wurde so viel angezogen wie möglich inklusive Mützen, Schals, Handschuhe! Die ganze Alster war neblig, zunächst sah man noch nicht mal das andere Ufer (die Alster sah wie ein riesiges Meer aus!), außerdem war erstmal gar kein Wind.

Die ersten beiden Starts liefen nicht gut, und wir schafften es nicht, uns vom Feld frei zu segeln. Auch als der dritte Start besser lief, hatten wir Schwierigkeiten, eine gescheite Taktik zu fahren. Es war absolut nicht zu erkennen, wann der sehr schwache Wind wo und warum drehte, verschwand und wiedereinsetzte. Der Nebel verschwand den ganzen Tag nicht, stattdessen hing er in komischen Schwaden ganz tief über dem Wasser, sodass die Js wie Geisterschiffe aussahen. Überhaupt war es eine ganz merkwürdige



Frühmorgens: alles vereist

Stimmung mit dem Nebel. Die Bäume um die Alster herum waren alle vereist und weiß, und ab und zu schaffte es die Sonne, ganz matt durch den Nebel hindurch zu scheinen. Allen war mega kalt; wir waren froh, dass es drei recht kurze Rennen waren, und es irgendwann vorbei war. Nach dem Segeln gab es im HSC eine heiße Suppe, die sehr gut tat. Danach gab es noch Freibier, das tat noch besser. Wir ließen den Abend in gewohnt lustiger J/24-Segler-Runde ausklingen. Am Sonntag trafen wir uns mit Franzbrötchen auf unserem immer noch vereisten Boot. Allerdings hatte sich die Wolkendecke deutlich gelockert, und es fühlte sich nicht mehr ganz so eisig an. Kurz vor dem Start entschlossen sich Wind und Sonne, uns den letzten Segeltag der Saison doch noch zu versüßen, und so segelten wir bei 6 bis 8 Knoten Wind und immer kräftiger



Segeln? Brrr: die Alster im winterlichen Nebel



Wind legt leicht zu, schon macht das Segeln Spaß



*Einwinterung am Schulgartenweg
(Fotos: Juelssand)*

werdender Sonne zwei Top-Ten-Platzierungen. Direkt nach dem letzten Zieleinlauf wurde ein letztes Mal abgeklatscht, heimlich eine Träne verdrückt, und ungläubig gefragt, ob die Saison nun wirklich schon wieder vorbei sein soll.

Zurück im Hafen wurde unsere „Juelssand“ abgebaut, gekrant, ausgeräumt, geputzt und für den Winterschlaf eingepackt. Die „to-dos“ für die Winterarbeit sammeln sich langsam, Termine für den ersten Glühwein und die Crew-Weihnachtsfeier stehen, und es geht direkt an die Planung für nächstes Jahr. Soviel sei verraten, es werden wieder viele Kilometer gereist. Oder sollte man lieber von Meilen sprechen...?

Eure Juelssander

Dieser kryptische Hinweis wird erst in den nächsten Nachrichten erklärt. (Red.)

Alljährliche Tannenbaumregatta für Opti und Modellboote

Nachdem am Vortag im Hamburger Abendblatt der Artikel „Der Kommodore und seine Tannenbaumregatta“ eine tolle Werbung für die SVAOe war, trifft sich die seit Jahren bewährte Crew der Tannenbaumregatta-Veranstalter bei trübem aber trockenem Wetter am vierten Advent um halb zehn im Hamburger Yachthafen und beginnt sogleich mit dem Aufbau von Zelt und Equipment. Durch die langjährige Übung klappt das hervorragend und ohne viele Worte. Es weiß jeder, was zu tun ist. Schon nach knapp zwanzig Minuten steht das Zelt, und die ersten Punschtröpfe werden angeheizt.

Nach und nach trudeln dann auch die Teilnehmer der Opti-Regatta – in diesem Jahr immerhin wieder 22 Segelbegeisterte über 21 Jahre, wie



Die Kapelle: Alte Herren machen frischen Old Time Jazz



Zu Wasser mit den Optis



Optis vor dem Start, wenig Wind



Zuschauer auf der Gangway (Fotos: Tomas Krause)



Zwei Starts der Modellboote begegnen sich



Kampf der Minicopper



Zwei Opti-Oldies: Tönnies Hagelstein, SVAOe, li. und Uwe Angerer ESV, Gewinner des Pieval-Preises



Matthias Düwel erhält den Tannenbaumpreis und den Cartouche-Preis (Fotos: Axel Sylvester)

es die Regeln vorschreiben – und der Modellbootregatta mit 35 Teilnehmern ein. Auf den Parkflächen zwischen den Winterlagerhallen wird es richtig eng. Die Jugendlichen helfen der älteren Generation beim Aufriggen der Optis, die Begleitboote werden zu Wasser gebracht, und langsam füllt sich auch das Zelt, die ersten Würstchen werden verzehrt und mit einem Schluck Punsch heruntergespült.

Kommen doch ganz schön viele Leute. Ob unsere Würstchen dieses Jahr reichen? Nachdem wir im vergangenen Jahr viel zu früh ausverkauft waren, war der Einkauf dieses Mal üppiger ausgefallen. Dennoch bunkern wir einen Vorrat, um nach dem Ende der Regatten auch die aktiven Segler noch versorgen zu können.

Mittlerweile wird die Schar der Besucher immer größer und führt auch zu Staus an der zentralen Kasse, den Punschtöpfen und dem Grill. Auch unsere bewährte Jazzband spielt wieder auf. Gott sei Dank sind heute Morgen die letzten Regentropfen gefallen, und bei rund sieben Grad Lufttemperatur wird ausgiebig geklönt. Leider ist der Wind für die Optis doch recht schwach. Dennoch werden eisern zwei Wettfahrten gesegelt.

Die Stimmung bei allen Beteiligten ist ausgesprochen gut, und zwischendurch meint selbst Petrus es gut mit uns und schickt uns einige Sonnenstrahlen.

Es ist für uns sehr schwierig abzuschätzen, wie viele Besucher denn in diesem Jahr bei der Tannenbaumregatta sind. Aber 400 Würstchen, 2 große Töpfe Suppe – vielen Dank an Ralph Rainsborough – und 140 Liter Getränke lassen vermuten, dass es recht viele Vereinsmitglieder und Besucher sind.

Zum Schluss der Veranstaltung findet zunächst die Preisverteilung der Modellbootregatta und

im Anschluss daran die Preisverteilung der Opti-Regatta statt. Krönender Abschluss ist die Übergabe des geschmückten Tannenbaumes an Matthias Düwel vom ASV Hamburg, der beide Regatten als Erster beendet hat. Alle Ergebnisse auf unserer Homepage. Hartmut Pflughaupt

Fahrtensegeln in der SVAOe

Ostseerunde mit „Land in Sicht“

Unter diesem Titel haben unsere Mitglieder Matthias Heuer und seine Frau Anke Panterodt einen Blog über ihre halbjährige Auszeit vom Berufsleben 2016 veröffentlicht. Darin schreiben sie über eine ausgedehnte Tour um die Ostsee. Mit ihren Freunden in der Heimat haben sie dabei über das Internet Kontakt gepflegt. Das Ergebnis ist kein klassischer „Bericht“, sondern eine sehr lesbare, lockere, tagebuchartige Aneinanderreihung ihrer Erlebnisse, auch mit Kommentaren. Wir mussten im Text einiges kürzen, damit der Rahmen unserer Nachrichten nicht gesprengt wird und haben von den vielen Bildern nur einige ausgewählt. Dennoch muss der Beitrag auf mehrere Hefte verteilt werden, aber es lohnt sich. Wer das Original nachlesen will, schlage www.Ostseerunde.de auf, solange noch online verfügbar. Im Übrigen wird Matthias auf der Mitgliederversammlung im März über die große Reise berichten, so dass an dieser Stelle noch gar nicht alles vorweggenommen werden soll. (Red.)

Hier aus dem Blog von Matthias und Anke:

Die „Land in Sicht“, eine Scanmar 35, hätte fast „Land in Sicht II“ heißen müssen, denn unser erstes Schiff, eine Rethana 27, hieß bereits so.

Wir haben sie im Jahr 2008 unter dem Namen „Tortuga“ in Rostock gekauft, sie hat im Winter 2013/14 neue Besitzer gefunden und hört nun auf den Namen „Audry“. Also war der alte Name wieder „frei“. Unsere neue „Land in Sicht“ haben wir nach langer Suche in Dänemark (Nykøbing/Falster) erstanden, sie hieß „Serfaq“, ein grönländischer Vogelname, zu deutsch Gryllteist; sie ist bei uns in dritten Händen. Der erste Eigner hatte sich am 23. Dezember 1986 (Rechnungsdatum) für rund 650.000 Kronen wohl ein tolles Weihnachtsgeschenk gemacht.

Hello world!

19/02/2015 „Welcome to WordPress. This is your first post. Edit or delete it, then start blogging!“ So beginnt jeder WordPress-Blog. Ich freue mich, dass die Installation so einfach war, obwohl ich mit dem Aussehen noch experimentiere.

Die erste Woche

27/04/2015 Nochmal Kopfkino: In einem Jahr geht es los. Das Sabbatical beginnt an einem Freitag, am 15. April. Natürlich sind wir nicht abergläubisch, aber an einem Freitag läuft man trotzdem nicht aus. Wie viel Zeit werden wohl die Vorbereitungen in Anspruch nehmen? Geht es am 16. April los? Oder erst in der Woche drauf? Ostern liegt vor unserem Sabbatical, am 26. März. Vielleicht gehen wir dann ins Wasser und verholen uns für ein paar Tage nach Kiel. Machen wir eine Farewell-Party?

Ostsee rund? 10 Tage!

28/10/2015 Eine Reise um die Ostsee in 180 Tage wirft bei uns die Frage auf: Schaffen wir das überhaupt in der kurzen Zeit? Freunde – vornehmlich Nichtsegler – fragen, warum das so lang dauert. Ein Kreuzfahrtschiff macht die Reise doch in 10 Tagen. Hier der Versuch einer Antwort.



FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

Eine Länge voraus.



Tel. 040.328 101-4701 • www.firmenich-yacht.de



Matthias und Anke nach der Rückkehr: sie lieben sich noch! (Foto: Heuer)

Die AIDA – „Perlen der Ostsee“ – Tour führt gar nicht über die gesamte Ostsee, die lässt den Bottnischen Meerbusen aus. AIDA fährt 1800 Seemeilen, wir planen mindestens das Doppelte an Strecke. (Faktor 2)

Die Kreuzfahrer machen 20 Knoten Fahrt, wir nicht! Wir segeln und sind froh, wenn wir sechs Knoten auf der Logge haben, manchmal dümpeln wir aber auch nur so rum, wenn wenig Wind ist. Den Motor benutzen wir nicht so gern. Was wird unsere Durchschnittsgeschwindigkeit sein? Wir wissen es nicht. Vielleicht vier Knoten? (Faktor 5).

Das Verhältnis von Landgang und Zeit auf See ist rund 50/50 wenn man eine Kreuzfahrt macht. Wir haben kein Personal, was uns segelt, wenn wir von dem Landgang müde sind. Wir rechnen mit 8 Stunden Segeln pro Tag, aber nicht an jedem Tag, schließlich wollen wir einige schöne Ort auch genießen. Ich schätze, dass wir 1/4 der Zeit tatsächlich auf dem Wasser unterwegs sind. (Faktor 2)

Nun vergleiche ich nochmal die 10 Kreuzfahrts-tage mit unserer um die Faktoren 2, 2 und 5-fach langsameren Reise. Ich errechne $10 \text{ Tage} * 2 * 5 * 2 = 200 \text{ Tage}$, die wir für unsere Reise brauchen werden. Wir müssen uns also beeilen!

Thermomix an Bord?

01/11/2015 Wer anfängt, sich Gedanken über die Ausrüstung für einen Törn zu machen, stößt irgendwann an zwei Grenzen: Schiffsgröße und Budget. Vielleicht sollte nochmal ernsthaft nachgedacht werden.

Tipps und Seminare gibt es reichlich, für unsere Ostsee-Reise haben wir folgende Anregungen angenommen, auf die wir vorher wirklich noch nicht selbst gekommen sind: Thermoskanne mit großer Öffnung (für Suppen!), Gasflaschen-Füll-Adapter, stromsparendes, gebrauchtes GPS für Ankeralarm. Einen Thermomix haben wir nicht, aber irgendwie musste die Überschrift ja interessant wirken. Über unsere Brotbackmaschine denken wir aber ernsthaft nach, ob wir sie mit auf die Reise nehmen.

Logfiles! (Segeln war früher)

02/01/2016 Wenn das AIS-Gerät eingeschaltet ist, loggt es mit. Es loggt die empfangenen AIS-Daten und die eigene Position mit Fahrt und Kurs. Damit lässt sich spielen! Zunächst wandere ich stumpf über alle Dateien, die der Logger auf die SD-Karte geschrieben hat und suche nach den Zeilen mit den Positionsangaben, davon gibt es eine pro Sekunde. Die Uhrzeit aus der Datei kommt vom Satellitensystem selbst und ist als recht genau anzunehmen. Jede Zeile enthält auch einen Datumsstempel. Die Position ist leider etwas kryptisch formatiert. Die Angabe 5734.4534 bedeutet $57^{\circ} 34,4534'$. Ich muss also schleunigst etwas über String-Manipulation lernen.

Ist das ein Plan?

03/01/2016 Wie viel Segeln macht in einem halben Jahr Spaß? Wann muss man Zielen eilig hinterher segeln? Sönke Roever hat in seinem Buch „Auszeit unter Segeln“ darauf hingewiesen. Der Plan ist erst mal „alles“ zu ersegeln. Stettin im Süden, Rigaischer Meerbusen, St. Petersburg, Haparanda, Göta-Kanal, Oslo und schlussendlich Flensburg als den westlichsten Punkt der Reise nicht zu vergessen.

In unserem halben Jahr wollen wir nicht am erstmöglichen Tag mit fliegenden Fahnen fliegen und auch nicht auf den letzten Drücker ankommen. Mein „Fahrplan“ sieht zurzeit 4100 sm mit einer durchschnittlichen Fahrleistung von 25 sm/Tag vor. Das ist ein Schnitt, den wir schon mal entspannt (Kopenhagen) und etwas in Eile (schwedische Westschären) empfunden haben. Wenn ich unsere Urlaube 1:1 hochrechne, so werden wir in der Zeit 44 Hafentage machen, also 124 Tage segelnd verbringen.

Mal sehen, was das richtige Leben der Statistik entgegenhält.

Schengen

03/01/2016 Da liest man doch oft, die Reisebestimmungen in Russland seien undurchschaubar und würden sich häufig ändern. Mir scheint es, als sei es bei uns nicht anders!

In Europa muss gefragt werden, ob ein Staat zum Euro-Währungsraum, zum gemeinsamen Zollraum und zu den Schengen-Vollanwenderstaaten gehört. Je nach Antwort gelten unterschiedliche Regeln.

Seit 2007 ist das Baltikum dem Schengen-Raum beigetreten, den Euro führten diese Länder anschließend (Estland 2011, Lettland 2014 und Litauen 2015) ein.

Links herum gesehen haben wir es neben dem

Euro mit Polnischen Zloty (PLN), Russischen Rubel (RUB), Schwedischen Kronen (SEK), Dänischen Kronen (DKK) und Norwegischen Kronen (NOK) zu tun.

Bei innereuropäischem Grenzverkehr sind Bar-mengen über 10.000 € auf Befragen, bei außer-europäischem Grenzverkehr ohne Aufforderung dem Zoll mitzuteilen. Russland benennt Bar-mengen im Wert von 10.000 USD als maximale Menge.

Alle Osteeranrainer (im Folgenden verzichte ich auf die Nennung „ausgenommen Russland“) stellen einen gemeinsamen Zollraum dar, in dem keine Ein- und Ausfuhrzölle erhoben werden. Ein Problemfall bleiben die Verbrauchssteuern, sie werden erhoben auf Güter des täglichen Konsums (Mineralöl, Strom, Tabakwaren usw.). Es gibt keine einheitlichen Regelungen dazu, darum hat die EU den Kunstgriff des „Bestimmungslandprinzips“ erfunden. Verbrauchssteuerpflichtige Waren werden erst in dem Land versteuert, in dem sie auch verbraucht werden. Das Verbringen von solchen Waren über die Landesgrenzen ist beschränkt. Für uns Verbraucher wirken sich die unterschiedlich hohen Steuersätze einzelner Mitgliedsländer im Preisniveau aus, und es wird ggf. attraktiv, im Nachbarland günstig einzukaufen.

Erlaubt ist das Mitführen von Eigenbedarf. Es gelten meist ziemlich einheitliche Richtwerte (10 l Schnaps, 110 l Bier) pro Person. Auch wenn es klar sein sollte, Eigenbedarf muss selbst mitgeführt und an Bord verbraucht werden. Billiges Einkaufen für die zu Hause gebliebenen Liebsten ist also nicht erlaubt.

Einige Länder haben so geringe Verbrauchssteuersätze, dass wiederum andere Länder die Einfuhr von Waren noch weiter als oben be-

schränken. Zurzeit sind Zigaretten in Lettland und Litauen so billig, dass Deutschland und Dänemark die Einfuhr besonders begrenzen. Obwohl die Ålandinseln auch Teil des Zollgebietes der EU sind, erheben sie keine Verbrauchssteuern. Damit werden Waren der Ålands den Waren bei der Einreise aus dem Ausland gleichgestellt. Hier gelten folgende Höchstmengen: 1l Sprit (> 22%), 4 l Wein, 16 l Bier, 10l Kraftstoff außerhalb des Hauptbehälters, Waren bis 300 €. Die Reisefreiheit im Schengen-Raum ist eine schöne Sache, sie gilt allerdings nicht für Seehäfen. Wer diesen verlässt, überschreitet die Außengrenze der EU.

Zum Glück kennt der Schengener Grenzkodex den Begriff der Vergnügungsschiffahrt, also (Zitat) die Nutzung von Wasserfahrzeugen zu sportlichen oder touristischen Zwecken.

Abweichend von den Artikeln 4 und 7 werden Personen an Bord von Vergnügungsschiffen, die einen in einem Mitgliedstaat gelegenen Hafen anlaufen oder aus einem solchen Hafen kommen, keinen Grenzübertritt-Kontrollen unterzogen und können in einen Hafen, der keine Grenzübergangsstelle ist, einreisen.

In Abwägung des Risikos der illegalen Einwanderung und insbesondere, wenn sich die Küste eines Drittstaats in unmittelbarer Nähe des Hoheitsgebiets des betreffenden Mitgliedstaats befindet, werden diese Personen jedoch einer Kontrolle unterzogen und/oder die Vergnügungsschiffe durchsucht.

Freie Fahrt also.

Unklar ist mir noch, was die russischen Behörden erwarten.

(Die Redaktion hat im Voranstehenden Kürzungen vorgenommen. Die Zusammenstellung ist also nicht vollständig.)

Tschö Kaliningrad

03/01/2016 Kaliningrad ist (nach eigenen Angaben) beliebt für die Erholung der europäischen Aristokratie. Als mögliches Ziel unserer Reise ist es allerdings verschwunden. Es ist Opfer der Visaagentur geworden. Du darfst nur ein Visum für Russland haben, erst nach deiner Ausreise kannst du das nächste beantragen. Für uns hätte das bedeutet, nach der Ausreise aus Kaliningrad unsere Pässe per Post zu einer Agentur (das geht wohl noch) zu senden, die Agentur hätte sie dann zu irgendeinem Hafenmeister auf unserem Weg senden müssen. Das wollen wir nicht. Zu groß ist das Risiko, St. Petersburg nicht zu sehen.

Zu erforschen ist noch, wie es Russland denn so mit dem Artikel 17 des SRÜ hält, man soll die Hoheitsgewässer ja friedlich durchfahren dürfen. Der direkte Weg von Polen nach Litauen quert nämlich die 12-Meilen-Zone Russlands. Zumindest der weit gefasste Hafenbereich ist wohl zu meiden.

WL2K Amateurfunk

30/03/2016 Es ist vollbracht, ich bin „Amateurfunker“ und darf über WINLINK E-Mails versenden, natürlich nur mit Bezug zum Hobby Amateurfunk. Da meine Amateurfunkstelle mein Schiff ist, gehört das Segeln wohl auch irgendwie dazu, oder?

Heute habe ich keine weiteren Arbeiten an der Sendeanlage des Schiffes verrichten können, wohl aber konnte ich testen, ob über WINLINK gesendete Nachrichten auf der Homepage ankommen.

Wir sind wenige Tage vor der Reise.

Ach ja: Mein Rufzeichen ist DD2TZ.

Geht es jetzt wirklich los?

24/04/2016 Streckenrekord! O.k. das ist auch

nicht schwierig am ersten Tag. Wir sind mit Hilfe der Maschine fünf Meilen vorangekommen. Auf der anderen Seite der Förde ist Laboe. Hier wollten wir – wie in den anderen Jahren auch – den Saisonauftakt bei unserem Lieblingsasiaten begehen. Vorher allerdings war chillen angesagt. Der Kleintierzoo in unseren Köpfen wollte Ruhe haben. Abends flugs noch die neue Druckwasserpumpe eingebaut. (Die ist aber noch laut!). Hoffentlich tropft es nun nicht mehr. Statistik für heute: Eine Stunde „auf See“, fünf Seemeilen, davon keine gesegelt. Da ist noch Luft nach oben, würde der Controller sagen, aber wir haben ja Urlaub.

Heizen oder nicht heizen, das ist hier die Frage

25/04/2016 Heizgerät raus, dazugehörige Dieselpumpe und das Steuerelement gut verpackt



Verabschiedung in Holtenau (Foto: Heuer)

DIREKT
AM HAMBURGER
YACHTHAFEN!



Gute Teile, guter Service.

Ausrüstung von A–Z • Farben • Drahtverarbeitung
Beschlüge • VA-Schrauben • Sanitär • Elektrik

P&K
products

Hochwertige
Produkte für
die Pflege
Ihrer Yacht:

Reiniger
Polituren
Winschenfett
Frostschutz

DEICHSTRASSE 1 • 22880 WEDEL • TEL.: + 49 (0) 4103 - 884 92
e-mail: info@yachtprofi.de

mit dem öffentlichen Nahverkehr nach Kiel gebracht und gegen 16.00 Uhr dann der erlösende Anruf: „Sie spielt wieder mit!“, nur sollten wir mittelfristig über eine neue Heizung nachdenken, da an dem Gebläse wohl doch der Zahn der Zeit genagt hat. Ja wir denken nach, aber hoffen nun doch erstmal auf die Reparaturkunst der Techniker. Matthias bastelt nun schon einige Zeit in echt bescheidener Lage, kalte Luft kommt schon, nur das Zünden lässt noch auf sich warten. Vielleicht braucht die Heizung ein bisschen guten Zuspruch und das kleine Zauberwort mit doppeltem „t“ – aber flott!

Einige Zündversuche später: Ach sch.... wir gewöhnen uns vielleicht doch an den Heizstrahler und akzeptieren, dass 180 Euro nicht immer ein warmes Schiff ergeben.

Also Wärmflasche geschultert und ab in die Koje.

+++ HEIZUNG LÄUFT +++ HEIZUNG LÄUFT

26/04/2016 Liebe Mitfühlende, die Heizung läuft wieder. Ein altes (besser: sehr altes) Kupferkabel, welches die Masseverbindung für die Heizung herstellt, ist so grün, dass es jeden Kirchturm schmücken würde, nicht aber die elektrische Leitfähigkeit. Ich habe es ersetzt und nun mag die Heizung nicht nur blasen und Diesel pumpen, sondern sogar zünden und Wärme spenden. Wenn sie jetzt noch aufhört, zu qualmen...

Bei Schnee wird nicht gesegelt....

27/04/2016 ...dabei sah es doch anfangs in Laboe so schön aus! Am Montag waren wir in Kiel wegen der Heizung und am Dienstag kam der Schnee, auch heute noch am Mittwoch waren Schneegriesel auf dem Deck. Mimimimii, egal, wir sind bekennende Warmduscher und bleiben hier. Es waren auch noch so allerlei

Dinge zu tun: Wanten spannen, Druckwasserpumpe wechseln (die dann doch so viel Druck machte, dass ein Überdruckventil auslöst, also Druckminderer einbauen,...) checken, ob das viele Wasser in der Bilge nun wirklich aus dem Wasserwerk kam (ja es war süß) und: Anfangen, sich über die Geschenke aktiv zu freuen. Liebe Freunde: Der Rum ist eine herausragende Köstlichkeit!

Morgen wird in Todendorf geschossen, der Weg nach Fehmarn ist also ein paar Meilen länger. Aller Voraussicht nach verholen wir uns morgen dann mal und sagen TSCHÜSS KIEL.

Traurig

28/04/2016 Die Heizung geht schon wieder nicht mehr. Woher wusste das Sch**ß-Ding, dass Anke sich erkältet hat und auf ein warmes Bett freute. Stimmung an Bord so niedrig wie die Temperatur. Mist!

Fortsetzung im nächsten Heft.

Sommerurlaub in Helsinki „Lord Jim“ machte nach dem Goldpokal Ferien in fernen Gewässern

Die Planungen fingen Ende 2015 an, als wir erfuhren, dass der Goldpokal 2016 in Helsinki stattfinden sollte. Da haben wir, meine Frau Jule und ich, gleich gesagt, das ist super, dann segeln wir eine Woche Regatta mit unserem Sohn Jonas, und anschließend machen wir noch zwei Wochen Urlaub in den Westschären von Helsinki.

Die erste wahnsinnige Idee war, die 600 sm von Kiel nach Helsinki zu segeln und zurück zu trailern. aber durch das recht günstige Angebot, mit

der Fähre von Travemünde nach Helsinki und zurück zu fahren, waren alle Gedanken beim Segeln in Finnland und nicht durch die Ostsee zu pflügen. (Anmerkung: Das Hamburger Folkeboot „Beluga“, GER 1020, Eigner Nils Hansen, ist auf eigenem Kiel einmal Ostsee Rund einschließlich Goldpokal gesegelt. Es geht also schon.)

Am Freitag, dem 22. Juli 2016, ging es morgens gegen drei Uhr mit der Fähre Richtung Helsinki. Norbert Schlöbohm fuhr unser Gespann, denn ich durfte zu der Zeit nicht Auto fahren, und Jule hat sich das Fahren nicht ganz zugetraut. Danke, Norbert, für deine Fahrdienste. In Travemünde trafen wir noch weitere Folkeboote, die „Daphne“, GER 774 von Peter Hosie und die „Positiv“, GER 731 von Stefan Rosehr.



Ankunft in Helsinki

Am Sonntagmorgen um neun Uhr nach dem Frühstück sind wir vom Anleger in Helsinki Richtung Westen zur Halbinsel Lantasaari zum veranstaltenden Segelclub HSK gefahren, den wir dank Peter Hosies funktionierendem Navigationsgerät dann auch fanden.

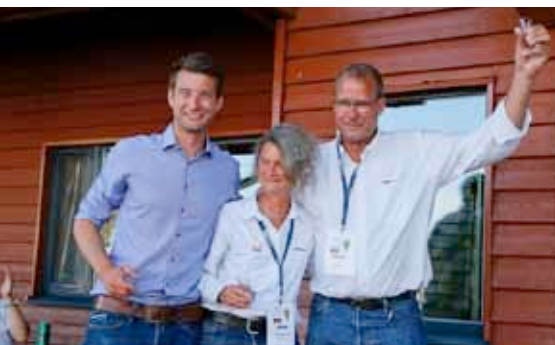


„Lord Jim“ auf dem Goldpokal – 1

Hier wurden wir herzlich empfangen, so dass wir zur Mittagszeit schon mit „Lord Jim“ im Wasser waren. Nachmittags kam unser Sohn aus Kopenhagen von der ORC-WM mit der „HEAT“ eingeflogen, und wir konnten entsprechend in die Trimmvorbereitung übergehen. Das Schiff wurde leergeräumt und alles in die Ferienwohnung in der Nähe des HSK transportiert. Am Montag war ein Trimm Schlag vorgesehen, bei dem wir noch einige Optimierungen vornehmen konnten und das Revier kennenlernten. Bei den z.T. flauen Winden mit 1–2 Bft und sehr kleinen



„Lord Jim“ auf dem Goldpokal – 2



Gut gesegelt: Thomas, Jule, Jonas Lyssewski (v.re.)

Patscherwellen haben wir „Rollwenden“ geübt, damit wir so wenig Fahrt wie möglich beim Wenden verlieren.

Das Regattagebiet lag ca. sechs Seemeilen außerhalb des Segelclubs und zwischen zwei wichtigen Fährlinien. Die westliche Linie war der Dauerbetrieb Tallin-Helsinki-Tallin. Diese Fähren führten jedes Mal beim Einlaufen nach Helsinki direkt vor dem Segelclub ein Wendemanöver durch. Das war natürlich für uns nicht optimal.

Der Helsingfors Segel Klub von 1899 hatte mit 66 Folkebooten ein sehr gutes Meldeergebnis. Am Start waren 25x FIN, 13x GER, 10x EST, 9x SWE, 7x DEN, 1x GBR und 1x USA.

Am Dienstag, dem 26.7.2016, fingen die Goldpokalregatten mit der ersten Wettfahrt an. Wir hatten supergute Bedingungen mit einem Sommerwetter bei Winden von 1–4 Bft. Bis Sonnabend konnten wir sieben Wettfahrten segeln, wobei wir durch den langen Anfahrts- und Rückweg zum und vom Regattagebiet teilweise bis zu 11 Stunden auf dem Wasser waren. In den sechs Segeltagen sind wir dabei auf ca. 100 sm gekommen.

In der Endabrechnung am Sonnabend sind wir auf dem 29. Platz von 66 Folkebooten gelandet und waren drittschnellstes Holz-Folkeboot. Goldpokal-Gewinner wurde der Däne Per Jørgensen mit DEN 55.

Vielen Dank an den HSK und seine Helfer, die eine sehr schöne Goldpokal-Veranstaltung organisiert haben. Es gab jeden Tag Einlaufbier, gegrillte Würstchen und die typische finnische Sauna. Der größte Mülleimer in der Sauna war für die leeren Bierdosen vorgesehen, und der war jeden Tag nach dem Rennen voll.

Am Sonntag stauten wir unsere Sachen wieder an Bord. Die Wohnung wurde aufgeräumt und

abgegeben, danach war noch Zeit für eine Stadtbesichtigung in Helsinki.

Endlich am Montag fing die große Entspannung an: Jeden Tag etwas segeln, ankern an den Schären, kleine Orte besuchen, wandern auf den Schären und schönes, selbst gemachtes Essen mit gutem Rotwein genießen.

Wir sind westwärts erst einmal gegen den Wind gesegelt und konnten in den Schären bei Sommerwetter in kurzer Hose schön kreuzen oder hoch am Wind segeln. Entspannung pur.

Den westlichsten Punkt, die Stadt Hanko (ca. 95 sm westlich von Helsinki), haben wir zusammen mit dem Folkeboot „Beluga“ und einer ihrer vier Rückführungs-Mannschaften erreicht.

Hanko ist eine kleine, gemütliche Stadt mit einem sehr großen Hafen. Das Einkaufen war super und auch das Essengehen direkt an der Hafenmeile war mehr als nett. Den nächsten Tag sind wir dann allein wieder ostwärts vor dem Wind gesegelt. Mit Spinnaker ging es in den Schären nicht so gut, weil die Fahrwasser recht eng sind. Außerdem war am Wochenende ein großes Motorboottreffen, was wir schon aus der Ferne hörten, da alle kleinen und großen und lauten Motorboote Richtung Hanko gebrettert sind. In Finnland gibt es keine Führerscheinplicht, so dass einige Motorboote sehr knapp an uns vorbei gedonnert sind, obwohl Platz vorhanden war.

Empfehlenswert sind sehr viele Schären, aber drei möchten wir gerne hervorheben:

Die Festungsinsel vor Helsinki mit einem schönen Yachthafen und einem Zentrum für klassische Yachten. Auf einer Werft lagen mindestens fünf Folkeboote, aber leider in einem sehr schlechten Zustand. Auch gibt es hier noch ein sehr altes aber funktionierendes Trockendock.



Urlaubsstimmung

Elliasaari ist ein schöner, versteckter Hafen, den wir erst nach ca. zwei sm Fahrt durch das Schilf erreichten. Hier können auch große Schiffe bis 2 m Tiefgang festmachen. Am Wochenende fand ein sehr schöner Live Bluesabend im dortigen Café statt.

Jussarö ist eine alte Bergbauinsel, auf der bis in die 60er Jahre noch Erz abgebaut wurde. Hier gibt es einen sonst seltenen schwarzen Strand.



Schärenidyll (Fotos: Lyssewski)

Es ist eine sehenswerte Insel mit einer interessanten Geschichte. Die Ruinen der Bergbaustätte stehen dort mitten im Wald.

Nach einer Woche Regatta und zwei Wochen Urlaub ging „Lord Jim“ beim Segelclub HSK wieder auf den Trailer und mit Finnlines von Helsinki nach Travemünde zurück. Von Travemünde sind wir direkt nach Laboe zur German Classic getrailert. Aber das ist ein anderes Kapitel. Thomas Lyssewski, „Lord Jim“ F GER 316

Besser geht nicht „Luv“ auf dem Weg von Bermuda nach Westindien

Seit Stunden mussten die Segel um keinen einzigen Millimeter justiert werden. Der warme Passat bläst beständig aus Nordost und mit gleichmäßigen vier Windstärken, eine perfekte Backstagbrise. Die See ist nur mäßig bewegt. Die „Luv“ legt sich geschmeidig in die Wellen, hebt sich ein wenig, giert ein wenig und hält präzise ihren Kurs. 170 Grad und noch 779 Seemeilen bis nach Antigua. Mit jeder Stunde, die wir nach Süden vorankommen, werden es gute acht Meilen weniger. Ausgezeichneter Speed.

Nur auf See, nur in einer solchen Nacht mit dieser samtigen Luft, leicht feucht, zart salzig, ist solch ein Sternenhimmel möglich. Der Mond wird erst weit nach Mitternacht aufgehen und erst dann mit seinem Licht diesem tiefschwarzen und zugleich millionenfach glitzernden und leuchtenden Firmament seine einzigartige Brillanz nehmen. Silbrige Satelliten – von der längst versunkenen Sonne in ihrer Höhe gleichwohl noch beleuchtet – ziehen ihre Bahnen. Stern-

schnuppen zeichnen mal feine, mal kräftige, helle Blitzstriche quer durch Orion, den Großen Wagen oder bis hinunter in den Horizont. Ein Fliegender Fisch zappelt im Cockpit, handteller groß. Claus hat Mitleid, und er fliegt wieder von Bord. Ein paar silbrige Schuppen glitzern auf dem Teakdeck.

Wann, wenn nicht jetzt, muss über Gott und die Welt philosophiert werden? Mit Eggert an Bord ist das nicht denkbar. Er ist Physiker und kann die Weltgesetze von Gravitation und Urknall bis Dunkler Materie und Raum-Zeit-Krümmung so nachvollziehbar erklären, wie Newton und Einstein. Wie entstand all diese Pracht über uns? Gibt es Leben da draußen? Gott kommt in Eggerts spannenden Szenarien nicht vor.

Schließlich überstrahlt der abnehmende Mond den dünnen Lichtschleier der Milchstraße. Nur noch die helleren Sterne und Planeten behaupten sichtbar ihre Plätze. Der Wind bläst immer noch aus Nordost mit vier Beaufort, noch immer hat niemand an irgendeiner Schot gezogen, noch immer machen wir sehr gute Fahrt. Wir warten auf den Sonnenaufgang. Der wird spektakulär. Die Welt bekommt wieder Farbe.

Björn überrascht uns mit der Mitteilung: „Ich hab heute Geburtstag.“ Herzlichen Glückwunsch! Ich backe für jeden in der Crew ein Brötchen knusprig. Michael brüht einen Kaffee auf. Welch eine Nacht. Welch ein Tag. Besser geht nicht.

Heiko Tornow

Seglergeschichten

Hier folgt zunächst eine weitere Geschichte unseres Mitglieds Rudolf Neumann, der nach seinem Ausscheiden aus dem aktiven Dienst bei der Bun-

desmarine als Ausbildungs- und Charterskipper viel erlebt hat. Anschließend erzählt Rolf Felst aus seinen jungen Jahren von einer abenteuerlichen Fahrt mit der legendären „Ortac“ des HVS.

Späte Einigung

Von Rudolf Neumann

Auf der Gib-Sea Master 48 „Ventolera“, auf der ich als Skipper und Ausbilder fuhr, hat sich Folgendes zugetragen:

Das Schiff hatte im Vorschiff zwei Doppelkabinen mit jeweils zwei Stockkojen übereinander. Auf einer dieser Reisen lag in der Steuerbord-Kammer in der oberen Koje eine Juristin, in der unteren ein Raumfahrt-Ingenieur. In einer ansonsten ruhigen Nacht in einem mallorquinischen Hafen geschah es, dass es im Vorschiff einen gewaltigen, dumpfen Schlag gab, gefolgt von einem „tierischen“ Schmerzensschrei.

Was war geschehen? Alle waren sofort hellwach! Als verantwortlicher Schiffsführer stellte ich fest, dass der Ingenieur aus der Koje gefallen

war und sich an der Sperrklinke der Tür ein Bein aufgerissen hatte. Erst mal verarztet. Dann ernsthaftes Nachdenken: wie war das möglich? Die untere Koje lag im Niveau unterhalb der Sperrklinke. Seltsam, seltsam.

Ein dreiviertel Jahr später erhielt ich eine Karte mit einer Heiratsanzeige von beiden.

Fastnet 1961 mit der „Ortac“

Von Rolf Felst

Es fing schon nicht gut an. Die „Ortac“ – eine 1937 in England gebaute 11-KR-Yacht des Hamburgischen Vereins Seefahrt, 15 m lang, 14 Tonnen schwer, wie alle HVS Schiffe damals ohne Motor – hatte unter Skipper Rolf-Hendrik Siemssen für das Fastnet-Race 1961 gemeldet und als „Aufgalopp“ für drei Tagesregatten auf dem Solent.

Der Zeitplan war eng. Es war geplant, dass ich am Wochenende mit einer Rumpfcrew das Schiff von Altenwerder, wo es bei Wegener einen frischen Unterwasseranstrich bekommen hatte,



JENSEN
Bootsbau **WERFT**
aus Meisterhand

JETZT
Hamburger
Yachthafen

Am Hamburger Yachthafen
Deichstraße 29 - 22880 Wedel
Telefon: 0 41 03 - 905 35 60
Fax: 0 41 03 - 905 35 61
info@jensen-werft.de
www.jensen-werft.de

nach Helgoland segelte. Dabei sollten in Glückstadt ein neuer Klüver von Segelmacher Hinsch an Bord genommen und in Cuxhaven an der Mützelfeld-Werft Wasser gebunkert werden. Der Skipper und die Stammcrew wollten dann in Helgoland am folgenden Donnerstag zusteigen. Doch es kam anders. Freitagabend gen Glückstadt kreuzend setzten wir die „Ortac“ bei Gründedeich auf Grund, saßen die Nacht über hoch und fast trocken und kamen erst am frühen Sonnabendmorgen wieder frei. Am Vormittag übergaben uns in Glückstadt etwas mürrisch Hans Hinsch und Detlev Ruhland den neuen Klüver; sie hatten bis weit in die Nacht in ihrer Baracke am Deich auf uns gewartet. Als wir in Cuxhaven am späten Nachmittag ankamen, waren die Tore der Mützelfeld-Werft (damals noch im Binnenhafen gelegen) verschlossen, so dass wir den langen Wasserschlauch nicht benutzen konnten und stundenlang Wasser mit Pützen zum Tank transportieren und einfüllen mussten. Als dann auch noch ein Schaden am Achterstag bemerkt wurde (eines der es isolierenden Keramikeier hatte einen Sprung) und der darüber benachrichtigte Skipper meinte, das Stag austauschen zu müssen, beschlossen wir, in Cuxhaven liegen zu bleiben, zumal ein Großteil der Crew am Montagmorgen wieder in Hamburg zur Arbeit erscheinen musste.

Als am Donnerstag der Skipper mit 5 weiteren Crewmitgliedern und dem neuen Achterstag an Bord kamen, wehte es stark bis stürmisch aus West. Wir verholten die „Ortac“ vom Yachthafen hinter der Seebäderbrücke an die Pier, damit der Zoll die verplombten Waren freigab. Ein Nautiker, der mit seinem Frachtschiff vor kurzem eingelaufen war, kam dabei auf uns zu und riet dringend ab auszulaufen. Draußen vor



Die „Ortac“ nach dem Start zum Fastnet-Rennen 1961... (Foto: Beken + Son, Cowes)

der Elbmündung stünde eine hohe, grobe See. Aber die Zeit drängte, wir mussten raus. Unter gerefftem Groß und Fock verließen wir am Abend Cuxhaven. Es wehte so, dass wir nicht daran denken konnten, den angeschlagenen Sturmklüver zu setzen. Die hohe, grobe See draußen war relativ lang, und die „Ortac“ nahm sie gut. Nur in kurzer See verhielt sie sich wie ein U-Boot, und man stand auf dem Vorschiff häufig bis zu den Hüften im Wasser.

Wir kamen gut voran, und auch das Wetter wurde handiger. Die Seekrankheit plagte fast alle, doch das war man gewohnt und hinderte einen nicht wirklich. Nur ein Crewmitglied bekam dazu auch noch Kreislaufprobleme, so dass der Skipper beschloss, Den Helder anzulaufen, um ihn von Bord zu geben.

Es war Sonnabendvormittag, als wir in Den Helder in einem Marineareal festmachen durften. Direkt oberhalb unseres Liegeplatzes befand

sich eine Segelmacherei, und da unser Großsegel an einer Reffkausch beschädigt war, brachten wir es dort zur Reparatur. In vier Stunden sollten wir es wieder abholen; eine gute Gelegenheit für ein kurzes Nickerchen. Nur fiel die gesamte Mannschaft in einen bleiernem Schlaf, überhörte den vorsorglich gestellten Wecker und wachte erst am frühen Abend panikartig auf. Die Segelmacherei war verschlossen, und es gab auch am Sonntag keine Möglichkeit, an unser Großsegel zu kommen. Erst am Montagmorgen ging die Reise weiter Richtung Cowes.

Das Inshore Race auf dem Solent war gerade beendet, als die „Ortac“ in ihre alte Heimat einlief. Sie, „the famous Robert Clark design“, hatte vor dem 2. Weltkrieg in England große Regattaerfolge erzielt und eine gewisse Berühmtheit erlangt. Wir wurden in Cowes öfter darauf angesprochen. Zum Start des Fastnet-Race hatten wir noch zwei Tage Zeit. Genug, um das Schiff vorzubereiten und die wuselige und doch gelassene internationale Atmosphäre mit den feinen Empfängen wahrzunehmen.

Als der Startschuss zum Race nachmittags vor dem Clubhaus des Royal Yacht Squadron gefallen war, kreuzten wir bei frischen westlichen Winden aus dem Solent. Hinter den Needles gin-

gen die Revierkenner dicht unter Land, während wir weiter auf See blieben. Zwischenzeitlich wurde es flau, und wir hatten das Glück, dass auf Höhe von Landsend die Brise zuerst auf See einsetzte, so dass wir in guter Position in die Keltische See segelten. In der Nacht briste es auf, wir mussten reffen und später auf geteilte Vorsegel wechseln. Auch schrallte der Wind, wir konnten auf Backbordbug den Felsen nicht mehr anliegen und mussten aufkreuzen.

Für diese Nacht wird in den Annalen des Fastnet-Race 1961 ein Sturm von 10 Bft mit orkanartigen Böen erwähnt. Der Sturm war jedoch räumlich und zeitlich begrenzt und traf nur das hinter uns liegende Hauptfeld nahe Landsend (s. Kaines Adlard Coles, Heavy Weather Sailing). Wir hatten während des gesamten Rennens Winde von nicht mehr als sechs, vielleicht kurzzeitig sieben Bft.

Am frühen Abend des folgenden Tages rundeten wir den Fastnet-Felsen in der Spitzengruppe, wie sich später herausstellte. Unter Spinnaker ging es danach mit Höchstgeschwindigkeit gen Scilly Isles. Leider kam nach kurzer Zeit der Spinnaker von oben, das Fall war durchschamfirt. Da wir nun neben dem Großfall nur noch ein topgehendes Fall hatten (ein spezielles Spin-



*Seemann
& Söhne*

Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG

www.seemannsoehne.de

Schenefeld

Dannenkamp 20
22869 Schenefeld
Tel.: 8660610

Blankenese

Dormienstraße 9
22587 Hamburg
Tel.: 866 06 10

Rissen

Ole Kohdrift 4
22559 Hamburg
Tel.: 81 40 10

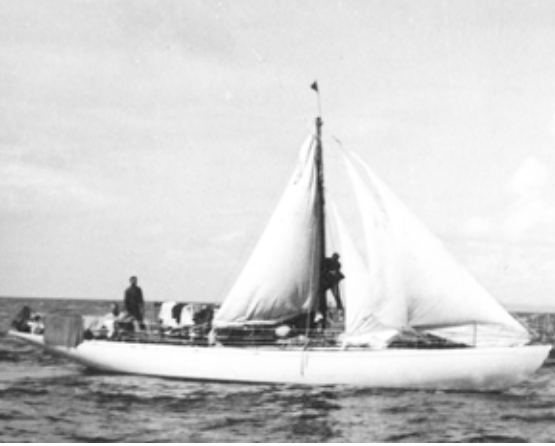
Groß Flottbek

Stiller Weg 2
22607 Hamburg
Tel.: 82 17 62

Bestattungen

aller Art und
Bestattungsvorsorge

In Schenefeld finden Sie unser Trauerzentrum mit eigener Trauerhalle, Abschiedsräumen und unserem Café.



...und 4 Tage danach kurz vor dem Zieldurchgang in Plymouth (Fotograf unbekannt)

nakerfall gab es nicht), fuhren wir mit ausgebaumtem Klüver fast im Tourenmodus weiter. Am nächsten Tag kurz nach 14 Uhr passierte es. Ich hatte gerade die Wache übernommen. Wir waren noch etwa 25 sm vom Ziel in Plymouth entfernt. Das Wetter war freundlich, wir segelten bei Vollzeugbrise hoch am Wind, nur wurde das Schiff von einer unangenehmen Kreuzsee hin und her geworfen. Da brach der Mast kurz oberhalb des Decks und fiel nach Lee ins Wasser. Die Freiwache saß noch in der Messe beim Mittagessen und wurde erst durch unser Rufen auf das Malheur aufmerksam. Wir bargen, soweit möglich, die Segel und kappten mit der vorsorglich an Bord befindlichen großen Drahtschere die Wanten und Stage, um uns von dem gegen die Bordwand schlagenden Mast zu befreien. Auf Vorschlag und unter der Regie von Detlev Rost, der in den Jahren nach Rolf-H. Siemssen die „Ortac“ skipperte, riggten wir den Baum als Notmast und schlugen dort das verkürzte Trysegel und einige Vorsegel an. Dank des günstigen Windes konnten wir so am folgenden Tag die

„Ortac“ vorschriftsgemäß über die Ziellinie in Plymouth segeln. Wir wurden gewertet, und nach uns gingen noch weitere Schiffe durchs Ziel. Statt die „Ortac“ nach Hamburg zurück zu segeln, ließen wir sie nun zur Mashford-Werft in Plymouth schleppen, in der auch die von Prinz Philip gesegelte berühmte „Bloodhound“ auflag, räumten aus und slippten sie fürs Winterlager auf. Der HVS beauftragte später Capt. I. H. Illingworth, damals die europäische Autorität im Seesegeln, mit dem Entwurf und der Bauaufsicht für ein modernes Aluminiumrigg. Im Frühjahr 1962 wurde die „Ortac“ dann wieder nach Hamburg überführt.

Heute steht sie aufwendig restauriert, aber äußerlich fast unverändert in Spanien zum Verkauf (www.classicyachtbrokerage.co.uk).

Epilog: Das war meine letzte Fahrt auf der „Ortac“. Vorangegangen waren vier prägende Jahre, in denen wir sie intensiv segelten mit schönen Regattaerfolgen und eindrucksvollen Reisen. Fortan standen Studium, Beruf und Familie im Vordergrund, und das Segeln beschränkte sich auf Elb-H-Jolle und Folkeboot.

Amtliches

Hadelner Kanalschleuse lange geschlossen

Die Hadelner Kanalschleuse in Otterndorf wird ab 2018 abgerissen und neu gebaut. Dazu ist eine vierjährige Sperrung geplant. Die Planunterlagen liegen zur Einsicht aus.

Das Land Niedersachsen, vertreten durch den Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz NL-

WKN – Betriebsstelle Stade, plant den Abriss der vorhandenen Hadelner Kanalschleuse im Schifffahrtsweg Elbe-Weser und den Neubau einer Schleuse an derselben Stelle. Weiterhin sind vorgesehen der Bau eines Betriebsgebäudes, die Herstellung von Betriebsflächen und -wegen, die Anpassung der Deichanschlüsse sowie eine Sohlssicherung im Außentief zur Elbe. Der Schleusenbetrieb wird für die Dauer der Baumaßnahme von ca. vier Jahren eingestellt. Da während der Bauzeit die Schleuse für die Entwässerung des Hinterlandes nicht zur Verfügung steht, ist eine bauzeitliche Entwässerung mittels Pumpen vorgesehen.

Mehr auf der Webseite des NLWKN

*http://www.nlwkn.niedersachsen.de/startseite/wasserwirtschaft/zulassungsverfahren/oberirdische_gewaesser_und_kuestengewasser/hadelner_kanalschleuse/neubau-der-hadelner-kanalschleuse-146055.html
oder auch auf YACHT.de <http://www.yacht.de/aktuell/panorama/neubau-am-schifffahrtsweg-elbe-weser/a110014.html>*

Seenotsignalraketen nicht mehr vorgeschrieben

Das Thema „Sicherheit auf See“ ist unerschöpflich. Der gesunde Seemannsverstand sagt einem schon sehr viel, wie man sich verhalten und was man an Bord vorhalten sollte, um für Unfälle und Schlimmeres gewappnet zu sein. Darüber hinaus gibt es auch noch schriftlich niedergelegte Empfehlungen, z.B. die Broschüre des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur „Sicherheit auf dem Wasser“ und die Sicherheitsrichtlinien der Kreuzer-

Abteilung des DSV, die eine Übersetzung der ISAF Offshore Special Regulations (OSR) für Hochseeregatten sind.

Eigentlich sind wir es gewohnt, dass immer wieder neue Sicherheitsvorkehrungen erfunden werden – hier eine Bergehilfe für Über-Bord-Gegangene, da ein neuer elektronischer Signalgeber – und immer wieder fragen wir uns: „Musst du das nun auch noch anschaffen?“. Jetzt überrascht uns etwas, das wie eine Erleichterung aussieht.

Seit eh und je gehören pyrotechnische Signalmittel (Signalpistole, Signalraketen, Handfackeln und Rauchkörper) zum unerlässlichen Bestandteil der Sicherheitseinrichtung an Bord. Schon oft haben wir darüber geschrieben, zuletzt in Heft 5/2016. Am wichtigsten schienen uns die Fallschirmsignalraketen rot mit einer Steighöhe von 300 Metern und einer Leuchtdauer von 30 Sekunden zu sein. Die vorgenannte Broschüre des Ministeriums empfiehlt, sich mit acht davon auszurüsten. Die Sicherheitsrichtlinien der KA schreiben vier vor.



Fallschirm-Signalrakete rot, das Standard-Seenotsignal

Doch halt! Die Sicherheitsrichtlinien sind eine deutsche Übersetzung, in deren Vorbemerkung es heißt, dass sie nur als Hilfsmittel dienen und nicht die originale Ausgabe der OSR ersetzen. Die Übersetzung hinkt naturgemäß immer hinter der alle zwei Jahre revidierten englischen

Originalfassung hinterher, derzeit mit der Version Juli 2015. Wer sich nun die aktuelle englischsprachige Version 2016–2017 ansieht (das werden Fahrtensegler sich vermutlich ersparen, Regattasegler müssen es dagegen), der erkennt zu seiner Verwunderung, dass in OSR 4.23 – Pyrotechnic and Light Signals – keine Fallschirmsignalraketen mehr gefordert sind, nur noch wie bisher Handfackeln und Rauchkörper. Wie das? Gibt es neue Erkenntnisse, nach denen die allseits als notwendig erachteten Raketen überflüssig geworden sind?

Die Antwort ist – zumindestens zunächst – unbegreiflich. Die Mehrheit der Kommissionsmitglieder hat sich gegen die Raketen entschieden. Der Transport der Raketen ist in einigen insbesondere europäischen Ländern nicht mehr erlaubt bzw. stark eingeschränkt. Außerdem haben sich einige Nordseeanrainerstaaten dagegen ausgesprochen, da die Brenndauer zu kurz sei und die Raketen auch schnell vertreiben würden. Darüber hinaus gäbe es mittlerweile andere, z.B. elektronische Möglichkeiten, die eine effektivere Alarmierung ermöglichen würden.

Wir nehmen das mit leichtem Kopfschütteln zur Kenntnis. Ist ein elektronisches Signal sicherer als ein optisches? Bei einigem Nachdenken kann man aber auch das verstehen. GMDSS, Epirb, AIS sind sehr ausgereifte und wirkungsvolle Instrumente. Sind die Rettungskräfte einmal alarmiert, helfen bei ihrer Annäherung orange Rauchsignale (bei Tag) und Handfackeln (bei Nacht). Raketen – einschließlich der Gefahren, die von ihnen ausgehen – sind vielleicht doch entbehrlich, wenn modernere Mittel zur Verfügung stehen. Jeder Schiffsführer möge also selber entscheiden.

GAN

nach einem Hinweis von Hartmut Pflughaupt

Dies und Das

Breitensport geht auch nüchtern! Und das beweisen wir wöchentlich!

Ein paar Verbissene lösen sich abends einmal die Woche vom Sofa, verzichten zwei Stündchen lang (brutto) auf berauschende Getränke und Salzgebäck, um anderenorts nicht mehr vorzeigbare Trikotagen vollzuschwitzen. Die Stätte dieser mit viel Heiterkeit und Gestöhn verbundenen Veranstaltung ist nach wie vor die Gymnastikhalle (!) der Schule Goosacker in Osdorf. Bewohner der sogenannten Elbvororte wissen, wo das ist.



*Passt auch bei uns: Eine Postkarte vom
2. Hamburger Sportvergnügen 2013*

In unregelmäßigen Abständen wird dieser Hinweis hier wiederholt.

Es hat sich zweierlei geändert: Nachdem sich unser einfallsreicher Jungmann zwecks Studium nach Sachsen verholt hat, kommen die Kommandos „Aufgepasst!“, „Atmen nicht vergessen!“, „Lächeln!“ und „Brustbein raus!“ nun von einer etwas sanfteren weiblichen Ansagerin. Und: Da sich genügend Teilnehmer finden, wird

jetzt wieder anschließend Volleyball gespielt – allerdings nach Regeln, die außer uns keiner kennt. Dabei setzen erneut erwartbare Heiterkeit und erstaunliche Schweißbildung ein... Wer nicht kommt, der wird vermisst!

Norbert Schlöbhorn

*„Nicht Kolumbus, sondern der Portugiese Dias vollbrachte die erste welthistorische Entdeckungstat: Er fand im Sturm den Weg vom Atlantik zum Indischen Ozean“
Holger Afflerbach, DIE ZEIT Nr. 7/1992*

Er macht(e) den Weg frei! Was haben ein Bagger und ein portugiesischer Entdecker gemein?

Über den um die Zeitenwende lebenden Apostel Jesu und späteren Namensgeber des Bartholomäustages 24. August ist wenig überliefert. Und mit Schiffen und deren Zwecken und Namen wird der in Indien den Märtyrertod Gestorbene wohl kaum etwas zu schaffen haben. Sein Name begegnet uns dagegen in ganz anderem Zusammenhang.

Gut 1½ Jahrtausende nach dem Tod des Apostels führte die Reformation Martin Luthers in Europa Jahrhunderte lang zu blutigen, kriegerischen Auseinandersetzungen zwischen den verfeindeten Anhängern katholischer und protestantischer Konfession. Mit der Hochzeit zwischen dem protestantischen Heinrich von Navarra und der katholischen Margarete von Valois sollte in Frankreich Versöhnung unter den Glaubensrichtungen hergestellt werden. Jedoch kam es an dem nach dem Märtyrer benannten Tag des Jahres 1572 zu blutigen Auseinandersetzungen,



*Hopperbagger Bartolomeu Dias
(Foto: Wolfgang K. Reich)*

in deren Verlauf in Paris und danach in ganz Frankreich Tausende reformierter Christen, sogenannter Hugenotten, auf Befehl der französischen Königin Katherina von Medici ermordet wurden.

Europa war in Aufruhr, nur Portugal blieb von den Auseinandersetzungen um den christlichen Glauben verschont, da es dort keine Reformation als organisierte Bewegung gab. Die wenige Jahre zuvor eingeführte Inquisition erstickte ohnehin entsprechende Anwendungen im Keim und schloss das kleine Land gegen freie Kontakte mit dem Ausland ab. Jedoch waren das Land und seine mächtige katholische Kirche aufgeschlossen gegenüber einem sich auf die ganze damals noch weitgehend unerforschte Welt ausdehnenden Seehandel. Die große Zeit der Erfolge portugiesischer Seefahrer und Entdecker, Forscher, Kartografen und Händler endete erst 1580 mit der verhängnisvollen Krönung des spanischen Königs Felipe II (als Felipe I) auch zum König von Portugal.

Was war der Zweck der weltweiten See- und Entdeckungsfahrten des kleinen, armen und unbedeutenden westeuropäischen Landes vor-

zugsweise nach Asien? Und welche Rolle spielte dabei die kurze Lebenszeit (1450–1500) des jungen Adligen Bartolomeu Dias (spanisch auch: Bartolomeo Diaz), dessen Name sowohl an den Apostel als auch an den Tag der Bluthochzeit erinnert? Die vorangestellte These ist ungewöhnlich, sie bedarf der Begründung.

Das Ziel der von Portugal ausgehenden Seefahrten war in jener Zeit die Suche nach einem Seeweg zwischen Europa und Asien. Was war daran so wichtig? Hierzu muss man die einfache Tatsache kennen, dass Lebensmittel damals nicht haltbar waren. Da es außer Salz kaum Möglichkeiten der Konservierung gab, verdarben sie schnell und wurden ungenießbar. Nur Wohlhabende hatten die Möglichkeit, den schlechten Geschmack durch die Beimengung scharfer, asiatischer Gewürze abzumindern. Jedoch war der Transportweg über Land lang, gefährlich, unzuverlässig und teuer.

Nach der endgültigen Eroberung von Konstantinopel, der damaligen Hauptstadt des Christentums und wichtigsten Knotenpunkts des Handels zwischen Asien und Europa, 1453 durch die Türken, kontrollierten diese nun die bisherigen Handelswege. Wenn sie auch nicht ganz gesperrt wurden, so wurden die Transporte doch durch Überfälle unsicherer und die Waren durch hohe Zölle verteuert. Der weitgehende Verlust der bewährten Handelswege zwang zur Suche nach Ersatz.

Die Existenz eines Meeres östlich von Afrika war seit der Antike bekannt. Auch, dass es irgendwo eine Durchfahrt zwischen Atlantischem und Indischem Ozean geben musste. Die Weltkarten des Claudius Ptolemäus (etwa 100–160) zeigten zwar einen Teil der bekannten Welt, waren aber für die Seefahrt zu ungenau. Mangels



*Bartolomeu Dias segelte noch mit einer kleinen Karavelle um das Kap der guten Hoffnung
(Foto: Marinha Museu Lisboa)*

besserer Kenntnisse und Darstellungen blieben sie dennoch bis etwa 1500 in Gebrauch. Neue Seestrecken mussten gefunden, vermessen und kartiert werden.

Von Heinrich des Seefahrers Untersuchungen ermutigt und unterstützt, tasteten sich die Portugiesen mit ihren kleinen Karavellen etwa ab 1420 in vielen Etappen vorsichtig an der westafrikanischen Küste südwärts. Nur Columbus war anderer Ansicht und wählte den Weg westwärts. Das Ergebnis ist bekannt.

Als Bartolomeu Dias mit den Karavellen „São Christavão“ und „São Pantalea“ und einem Proviantsschiff zu der entscheidenden Fahrt aufbrach, war er bereits ein erfahrener Schiffsführer, der nicht nur mit neuesten Karten und Navigationsgeräten reichhaltig ausgestattet war, sondern dem auch mehrere fähige Nautiker als Berater unterstellt waren. Als Adliger hatte Dias die Möglichkeit, vor der Abreise direkt mit dem König João II. über Einzelheiten der Reise zu sprechen. Dabei wurde der Mannschaft das

ungewöhnliche Recht zur Mitsprache an Bord eingeräumt.

Die Fahrt dürfte bekannt sein. Über ihren Verlauf gibt es zahlreiche Berichte. Im eisigen Sturm umsegelte Dias weiträumig die Südspitze Afrikas, ohne sie in Sicht zu bekommen. Erst nach Wetterbesserung stellte er das fest und erreichte nordwärts segelnd die südöstliche afrikanische Küste bei der Mosselbai. Als die Mannschaft die Rückfahrt verlangte, musste er diesem Wunsch nachkommen. Das von ihm „Cabo tormentoso“ (Kap der Stürme) benannte Kap sah er erst auf der Rückfahrt. Der König gab ihm später den besser klingenden Namen „Cabo da boa esperança“ (Kap der guten Hoffnung). Bemerkenswert: Es gab auf der ganzen Reise keine Todesfälle an Bord!

Bartolomeu Dias hatte die Tür aufgestoßen und das Rätsel gelöst! Er hat den Seeweg nach Indien und in den Indischen Ozean entdeckt. Der bekanntere Vasco da Gama bekam nach ihm den Auftrag, den letzten noch fehlenden Abschnitt der Gewürzroute nach Indien zu erkunden. Die Ergebnisse von Dias waghalsigen aber erfolgreichen Fahrt trugen wesentlich zum Gelingen der

späteren Unternehmungen der Portugiesen bei. Die Beherrschung des Indischen Ozeans und weiterer östlicher Seegebiete bis in den Pazifik durch sie waren nun nur noch eine Frage der Zeit.

Und nun zu unserer Titelfrage. Wie kommt jetzt ein moderner Bagger ins Spiel? Es sind nicht immer Binnenländer, die sich (oder andere) beim Anblick eines Schiffes, das den Namen „Bartolomeu Dias“, trägt, fragen, welchem Zweck es diene. Auch geborene Hamburger, können mit dem Koloss, der jeden Tag die Elbvororte passiert, nur wenig anfangen.

Es ist ein Hopperbagger, also ein Laderaum-Saugbagger, der den mit einem Rüssel vom Elbgrund aufgenommenen Boden in seinen Bauch spült, das Spülwasser in die Elbe zurückgibt und, wenn der Laderaum voll ist, zu einer tieferen Stelle fährt, an der er das Material der Elbe wieder übergibt. In einer Vereinbarung Hamburgs mit Schleswig-Holstein ist festgelegt, dass auch im Gebiet „E3“ in der Deutschen Bucht Baggergut abgelagert werden darf. Nach Pressemitteilungen kostet jede Baggerfahrt vom Hafen dorthin 100.000 Euro!



60 Jahre Vorsprung

Tickets - Administrationsoftware
Hardware - Beratung - Service

BECKERBILLETT

+49 (0) 40-399 202-0 www.beckerbillett.de

„Bartolomeu Dias“ fährt unter der Flagge Luxemburgs und wurde 2013 gebaut. Der Bagger vermisst 17130 BRZ, ist 148 m lang, 30 m breit und geht 11,2 m tief.

„Bartolomeu Dias“ macht, wie sein Namensgeber, den Weg frei! Wenn es auch nur der zum Hamburger Hafen ist. Jürgen Schaper



Denkmal für Bartolomeu Dias
(Foto: Marinha Museu Lisboa)

Quellen:

Oliveira Marques, *Geschichte Portugals und des portugiesischen Weltreiches*

Novos Mundos, Sandstein – Verlag, Dresden

Fernand Salentiny, Horst Erdmann Verlag

Holger Afflerbach, *DIE ZEIT, Zeiläufe*, Nr. 7/1992

Internet: HPA Hamburg

Grundberührung Eine juristische Sicht der Dinge

Das Wort Grundberührung klingt eigentlich harmlos. Sie kann harmlos sein, aber auch lebensgefährlich. Entsprechend unterschiedlich ist die juristische Sicht, wenn die berühmten drei-Zoll-Wasser-unter-dem-Kiel fehlen.

Wir müssen an dieser Stelle nicht darüber reden, wenn eine Yacht im flachen Hafen mal im Schlamm oder Sand wühlt. Dem Wortsinn nach ist dies natürlich auch eine Grundberührung, sie löst aber keine juristischen Folgen aus.

Dramatischer wird es, wenn der Anstoß heftiger war. Häufig sind es gerade die Fälle, bei denen es ohne Wassereintritt scheinbar noch einmal gut gegangen ist, die die Rechtsanwälte beschäftigen. Es ist unbedingt anzuraten, in solchen Fällen hohe Sensibilität walten zu lassen. Eine gründliche Kontrolle des Schadensbereiches sollte nicht mit einem flüchtigen Blick in die Bilge enden. Die Demontage von einigen Bodenbrettern und das Abtauchen des Kielbereiches sind in vielen Fällen anzuraten. Bei Segelyachten mit herkömmlichen Kielformen ist besonders der Bereich der Bodenwrangen bzw. Strongback auch vor und hinter der Kielaufhängung gründlich zu untersuchen. Hinweise auf härtere Anstöße können sich auch aus feinen Rissen im Fußbereich der Einbauten ergeben. Schon geringe Veränderungen können Hinweise auf kostenträchtigen Reparaturbedarf darstellen.

Bei den geringsten Zweifeln sollte die Kaskoversicherung zumindest vorbeugend informiert werden. Klug ist es, das Schiff vielleicht doch in den nächstbesten Kran zu hängen oder einer Werftkontrolle zu unterziehen. Häufig werden derartige vorsorgliche Untersuchungen von

der Versicherung getragen, die immer an einer Schadensminderung bzw. -früherkennung interessiert ist.

Lässigkeit bei dem Thema Grundberührung kann erhebliche finanzielle Folgen haben. Wenn der Umfang des Schadens erst klar wird, wenn das Schiff im Herbst ins Winterlager kommt, ist es häufig für eine Schadensmeldung an die Versicherung zu spät. Die Juristen sprechen dann von der Verletzung einer vertraglichen Obliegenheit, und die kann nach § 28 VVG, genauso wie



Grundberührung mit Folgen

falsche Angaben über Zeit und Ort eines Unfalls zur Verweigerung der Regulierung führen. Die Versicherung kann sich nach der sogenannten Relevanztheorie des Bundesgerichtshofes auf die Obliegenheitsverletzung jedoch nur berufen, wenn die verspätete Schadenanzeige typischerweise dazu führt, dass Ursache und Hergang des Schadensereignis schwerer aufklärbar sind. Dies dürfte in den meisten Grundberührungsfällen zutreffen.

Ganz problematisch wird es, wenn der Kunde der Versicherung nicht mehr genau sagen kann, wann und wo der Aufsitzer stattfand. Ein Ver-

sicherungsfall setzt immer ein plötzliches, aber konkretes Ereignis voraus. Das sollte mit allen Begleitumständen, wie Ort, Zeit, Wetter, Wind, Strömung, Kurs, Geschwindigkeit und Zeugen im Logbuch vermerkt sein. Das Fehlen solcher Informationen oder widersprüchliche Angaben würden auch eine Obliegenheitsverletzung darstellen und können den Versicherer zur Ablehnung veranlassen.

Doch selbst bei ordnungsgemäßer Schadensmeldung kann das weitere Benutzen des Bootes ohne ausreichende Kontrolle zu Problemen führen. Wird der Schaden erst im Winterlager festgestellt, ist ein breiter Diskussionsraum über die Ursache eröffnet. Hellseherische Fähigkeiten sind gefragt, wenn es darum geht, inwieweit der Schaden durch den Unfall und inwieweit er durch die Weiterbenutzung entstanden ist. Kein Sachverständiger wird dies wirklich genau sagen können. Die Folge ist ein Gefeilsche zwischen 20/80 und 80/20. Auch nur 20% Selbstbeteiligung wären ein teurer Preis für den lässigen Umgang mit der Grundberührung. Um solchen Stress zu vermeiden, untersuchen die professionellen Chartergesellschaften jede Yacht bei Rückgabe meist durch Taucher im Hafen. Das ist auch bei privater Gelegenheits-Vercharterung unbedingt anzuraten.

Noch dramatischer wird die Geschichte, wenn der Freund, dem die Yacht nur mal geliehen war, den Bums mitzuteilen vergisst. Verschweigt der Nutzer den Schaden und zahlt die Versicherung deswegen nicht, hat der Eigner einen Anspruch gegen den Nutzer. Eine harte Belastungsprobe für die Freundschaft.

Mit Erlaubnis entnommen von der Homepage Rechtsanwälte von der Mosel.
(www.vondermosel.de)

Eckernförde

Liegeplatzgebühren 2017

Interessenten an einem Liegeplatz 2017 wenden sich bitte ausschließlich an die SVAOe-Geschäftsstelle. Die Liegeplatzgebühren konnten wir dank der Eigenhilfe der Jahreslieger seit vielen Jahren und auch in diesem Jahr gleich halten.

Jahreslieger	je Jahr	
Yachten bis 8 m	395,90 €	
Yachten bis 9 m	460,10 €	
Yachten bis 10 m	524,30 €	
Yachten bis 11 m	599,20 €	
Yachten bis 12 m	663,40 €	
Yachten > 12 m	727,60 €	
Gastliegeplätze bis 10 m/Nacht	>10 m/Nacht	
Stegliegeplatz für Mitglieder*	8,50 €	11,00 €
Stegliegeplatz für Gäste	11,00 €	13,00 €
Bojenliegeplatz für Mitglieder*	6,50 €	8,50 €
Bojenliegeplatz für Gäste	8,50 €	11,00 €

SVAOe-Mitglieder liegen in der ersten Nacht kostenfrei.

Alle Gebühren mit Ausnahme von * sind inkl. 7% MwSt.

Der Obmann für die Anlage ist Thomas Schaper, Tel.: 0170/906 64 76, t.schaper@ileb.de

Der Vorstand

Zu unserem Titelbild

Dr. Michael Slevogt ist der Schöpfer dieses Bildes, wohl vom Tönninger Hafen. Schon in Heft 5/2016 brachten wir ein – farblich etwas verstörendes – Werk aus seiner Sammlung, und auch bei dem hier vorliegenden müssen wir unsere Augen umgewöhnen. Rostbraun und Blau herrschen als Farben vor, bestimmt nicht so, wie der normale Betrachter das Motiv wahrgenommen hätte. In der Veränderung der Natur zeigt sich nun mal der Künstler, was nicht heißt, dass beliebige Veränderung gleich zur Kunst wird, wie ja ohnehin Kunst stets strittig ist. Was hier aus einem eher üblichen, man könnte sagen Touristen-Motiv „Krabbenkutter vor Hafenkulisse“, entstanden ist, regt durch die Verfremdung zum mehrfachen Hingucken an. Übrigens auch zum Nachdenken. Wie sieht die Zukunft der Krabbenfischerei aus? Düstern mit einigen Hoffnungsschimmern, wie es die Farben nahelegen? GAN

Neues aus dem Bücherschapp

Zum Verschenken nie zu spät

Zunächst möchte ich über ein wahres, bibliophiles Juwel berichten: „**Die Vermessung der Ozeane**“ von **Olivier Le Carrer** – edel ausgestattet und erschienen bei Delius Klasing im DIN A3 Format – zeigt dem historisch interessierten Leser und Atlanten-Fan Welt- und Seekarten von der Antike bis zur Neuzeit. Es handelt sich um eine umfassende Erkenntnisgeschichte von der



Beschaffenheit unseres Planeten von der Frühzeit bis zum GPS. Das vielleicht verblüffendste: Vor 2500 Jahren hatte man ein klareres Bild von der Erde und der Verteilung von

Wasser und Land als vor 500 Jahren. Und das gilt nicht nur für die alten Griechen mit ihrem Genie Eratosthenes und die benachbarten Phönizier, die Afrika schon umrundet hatten, lange bevor die Kirche die Erde für eine Scheibe hielt. Dies gilt auch für die Seefahrer, die von Taiwan aus die Inselwelt des südwestlichen Pazifiks bis in die tiefsten Winkel entdeckten und besiedelten.

Diese Perspektive, die Ptolemäus und die Polynesier auf Augenhöhe gegenüber stellt, gehört zu den ungewöhnlichen Reizen dieses Buches und seiner anregenden Texte. Ebenso bemerkenswert ist die durch ganz- und doppelseitige Abbildungen dokumentierte, allmähliche Erweiterung des europäischen Blickes auf die Welt, wie sie sich in immer exakter werdenden Karten ausdrückt, die zugleich von großer Ästhetik sind. Die portugiesischen Seefahrer Bartolomeo Diaz und Vasco da Gama, Kolumbus und Magellan haben uns endgültig die Augen geöffnet für die Gestalt unserer Erde. Alte Seekarten bergen heute keine Geheimnisse mehr – bewahrt haben sie ihre unvergängliche Schönheit. – Zu entleihen in unserer SVAOe-Bibliothek, zu kaufen bei HanseNautic und auf dem Weg zur Kasse bei A.W. Niemeyer.

Es sollen aber auch die Segler – in diesem Fall die Mittelmeer-Charterer – nicht zu kurz kommen: Der Verlag Edition Maritim hat sein **Küstenhandbuch Kroatien und Montenegro** neu herausgebracht, und es ist wirklich umfassend. Der komplett überarbeitete Band behandelt die Küste und die Inseln Mittel- und Süddalmatiens sowie die Küste Montenegros. Im ersten Teil des Ringbuches erhält der Leser allgemeine Informationen zum Revier, zu Wind und Wetter, wichtigen Vorschriften und vielem mehr. Der zweite Teil besteht aus 43 zum Teil ausklappbaren Seekartenausschnitten, in die als besonderer Clou die Pläne der entsprechenden Häfen, Marinas und Ankerbuchten integriert sind. Sie

VB-Jolle „Crinoma“

VB 2809

sucht neuen Eigner

„Crinoma“, Baujahr 1976, segelte schon als Ausbildungsboot für die SVAOe und hat seit vielen Jahren ihren Liegeplatz im Jollenhafen Alsterufer. Zum Boot gehört ein Trailer (ohne TÜV) der als Lagerbock genutzt wird. „Crinoma“ steht im Winterlager beim „Anleger Hamburg“ an der Deelhöge. „VB“ heißt in diesem Fall nicht nur „Volksboot“, sondern auch „Verhandlungsbasis“.

Auf Interessenten freuen sich „Crinoma“ und Norbert Suxdorf
E-Mail: norbert.suxdorf@suxdorf.de

Telefon: 82 84 71



enthalten auch Infos zum Schutz vor Bora und Jugo. Die Karten mit WGS 84-Bezugssystem basieren auf den amtlichen kroatischen Kartendaten. Von Split in Mitteldalmatien führt die Beschreibung

über Omis und Makarska bis Dubrovnik in Süddalmatien, inklusive der großen Inseln wie Brac, Hvar, Kocula und Mljet. Im Süden locken die „schwarzen Berge“ Montenegros mit der Bucht von Kotor und die Städte Budvar, Bar und Ulcinj. Sonnige Fotos verlocken zusätzlich. Einmal im Leben sollte man dort gewesen sein! Anschauen und Durchblättern in der Clubhaus-Bibliothek!

Michael Albrecht

Zu guter Letzt

Stirbt Segeln aus?

Segelyachten werden immer gigantischer, Segelrekorde immer spektakulärer. Die öffentliche Wahrnehmung des Segelsports scheint immer größer zu werden. Wie schön. Trifft das aber wirklich zu?

Der Autor dieser Glosse hat im vorliegenden Heft unter Verwendung einer Meldung von der Homepage des NRV einen Hinweis auf die „Anniversary Regatta“ zum 50-jährigen bzw. 150-jährigen Bestehen der Vereine YCCS und NRV verfasst. Das war ohne viel Eigenarbeit schnell erledigt. Zur Prüfung der Rechtschrei-

bung verließ er sich auf seine Schulbildung und die guten Korrektoren, die ihm zur Seite stehen. Trotzdem: die roten Wellenlinien, die ein Orthografieprogramm in den Text zaubert und auf Mängel hinweisen, erzeugen ein schlechtes Gewissen. Man muss doch mal nachsehen, was es da zu meckern gibt.

Am Anfang hatte er „Seglerisches Großereignis“ geschrieben. Das erste Wort war markiert. Er stutzte. Was war denn daran falsch? Wohl eine Menge, denn das Programm machte Alternativvorschläge: Gegnerisches, Regnerisches, Zugerisches, Solarisches, Sägefisches. Wenn das Künstliche Intelligenz ist, dann gute Nacht dieser Zukunft.

Zum Schluss hatte er jungen Leuten empfohlen „mitzusegeln“. Auch das war markiert. Sollte das Wort wohl auseinander geschrieben werden: mit zu segeln? Das hätte er nicht mitgemacht. Es war auch nicht der Anlass der Rüge. Das Programm schlug „mitzuessen“ vor. „Segeln“ war ihm in diesem Zusammenhang nicht bekannt. Wie findet man das? Sollen wir mal einen Brief an Microsoft schreiben? Oder ist Segeln tatsächlich eine aussterbende Sportart? „Käserennen“ beispielsweise (gefunden unter „seltene Sportarten“) scheint bekannter zu sein. Microsoft Word bemängelt es nicht.

GAN

Umschlagseite 4:

Allen Mitgliedern und Freunden empfehlen wir die Teilnahme am Seglerball auf dem Süllberg.





Mit einer Delfin- oder Walpatenschaft unterstützen Sie die Schutzprojekte:

- Rettung der letzten Adria-Delfine
 - Delfinschutz in Peru
 - Pottwale vor Dominica
- www.patendelfine.de**

Noch ist Zeit zum Handeln.

Spendenkonto:

Stadtparkasse München
701 500 00 | Kto. 109 138 388

Delfine brauchen Ihre Hilfe!

Bitte helfen Sie mit einer Spende oder Patenschaft



Gesellschaft zur Rettung der Delfine e.V. Kornwegstraße 37 | 81375 München
Tel.: 089-74 16 04 10 | Fax: 089-74 16 04 11 | info@delphinschutz.org | www.delphinschutz.org

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

Neumühlen 21, 22763 Hamburg, Tel. 040/881 1440, Fax 040/880 7341, 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, IBAN DE60200505501265103992 / BIC HASPDEHXXX

Redaktion: Michael Albrecht, Marcus Boehlich, Götz-Anders Nietsch, Jürgen Schaper, Andreas Völker. **Layout:** Stefanie Holke.
E-Mail: nachrichtenblatt@svaoe.de. Die Redaktion behält sich vor, Beiträge zu kürzen und zu redigieren.

Druck: bertheau druck GmbH, Marie-Curie-Straße 10, 24537 Neumünster, Tel. 04321/51061, Fax 04321/51970,
E-Mail: info@bertheau-druck.de

Anzeigen: SVAOe, Neumühlen 21, 22763 Hamburg, Tel. 040/881 1440, Fax 040/880 7341, E-Mail: mail@svaoe.de

Die Bezugsgebühr ist im Mitgliedspreis enthalten. Die Clubnachrichten erscheinen sechs Mal im Jahr.

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.



hanseboot

Hamburger Seglerball 2017

segel
JOURNAL

Offizieller Medienpartner

Tanz auf dem Süllberg

11. Hamburger Seglerball

18. Februar 2017 - 20:00 Uhr
«Süllberg Hamburg»

Karten beim Verein oder unter
www.hamburger-seglerball.de

20:00h
Gala Menu
21:30h
Walzer & Co.
0:30h
Sailor's Party

- » Einlass ab 19:00 Uhr
- » Süllbergsterrasse 12 · 22587 Hamburg
- » Gala-Karte 89 €
inkl. Gala Menü und Getränken (zum Menü – siehe Website)
- » Flanier-Karte 35 € ohne Menü, keine Sitzplatzreservierung
- » ermäßigte Karten für Jugendliche
auf Anfrage

Veranstaltende Vereine:



ASC



BSC



HSC



MSC



SC0e



SCU



SVA0e

