

Drei Vorsitzende



...freuen sich über den guten Zustand ihres Segelvereins. Andreas Völker (2009) eingerahmt von Jürgen Schaper (1972-1998) und Marcus Boehlich (1998-2009)

In dieser Ausgabe

Grußwort des neuen Vorsitzenden	Seite 2
Geburtstagsgrüße	Seite 4
Dank für Spenden	Seite 4
Unsere neue Webseite	Seite 6
Nachruf Herbert Schmidt	Seite 7
Jahreshauptversammlung	Seite 8
Jahresbericht des Vorsitzenden	Seite 12
75. Nordseewoche	Seite 18
Seglerball	Seite 22
Regatta-Lehrgänge	Seite 22
7daysparty	Seite 23
„Gunvør XL“ ausgezeichnet	Seite 26
Cup der Eisbeine	Seite 27
Logbuchführung Pflicht	Seite 27
Radarreflektoren	Seite 29
NOK-Probleme	Seite 32
Aus dem DSV	Seite 33
Dies und das	Seite 34
Ein neuer Stander und noch mehr	Seite 35
Das besondere Buch	Seite 37
Bücher für das Frühjahr	Seite 38
Zu guter Letzt	Seite 40

Die SVAOe hat gewählt

Andreas Völker stellt sich als neuer Vorsitzender vor



Auf der Jahreshauptversammlung am 24. Februar standen unter anderem die Vorstandswahlen auf der Tagesordnung. Die bisherigen Mitglieder des Vorstandes – mit Ausnahme des Vorsitzenden – und des Ältestenrates wurden in ihren Ämtern bestätigt. Da sich der bisherige Vorsitzende Marcus Boehlich nach 11 Jahren nicht mehr zur Wahl gestellt hat, musste ein neuer Vorsitzender gefunden und gewählt werden. Die Wahl fiel auf mich.

Für alle, die mich noch nicht kennen in Kürze ein paar Worte zu meiner Person:

Ich bin 63 Jahre alt, verheiratet und seit 1979 Mitglied der SVAOe.

Von 1972 bis 2002 – also 30 Jahre lang – bin ich geschäftsführender Gesellschafter der Seekarten- und Buchhandlung Eckardt & Messtorff gewesen. 2003 fusionierten wir mit Bade & Hornig und firmieren seitdem als HanseNautic. Ende letzten Jahres bin ich bei HanseNautic als Geschäftsführer ausgeschieden, als Gesellschafter aber weiterhin mit dem Unternehmen verbunden.

Zum Segeln bin ich mit 16 Jahren gekommen; zuerst auf Alster und Elbe, dann mit eigenen Booten auf Ostsee und Nordsee. Später, als ich meine Yacht aus Zeitgründen verkaufte, charterte ich im Mittelmeer und der Karibik. In meiner Zeit als Ostseesegler nutzte ich viele Jahre lang unsere reizvolle Anlage in Eckernförde.

Apropos Eckernförde...

Bekanntlich steht die Entscheidung über den vom SCE angebotenen Kauf der Anlage noch an. Dies ist sicherlich eine der weitest reichenden Entscheidungen, die der neue Vorstand in der nächsten Zeit zu treffen hat. Gern werde ich mich dieser Aufgabe stellen: mit Fairness gegenüber den Wünschen der Eckernförder Lieger einerseits und andererseits verantwortungsvoll gegenüber den Interessen des Gesamtvereins.

Die SVAOe ist bestens aufgestellt. Jedoch, strukturelle Schwierigkeiten haben auch wir. Ich denke an die Förderung und Finanzierung des segelnden Nachwuchses, seien es die Jüngsten oder Jugendliche oder auch dies: Wie können wir unserer Jugend noch bessere Perspektiven in seglerischer Hinsicht bieten? Sie sind es doch, die wir – über Schulzeit, Ausbildung oder Studium hinaus – dauerhaft an den Wassersport und die SVAOe binden möchten. Und alles das bei wachsender Konkurrenz von Freizeitmöglichkeiten verschiedenster Art, nicht nur in sportlicher Hinsicht.

Die SVAOe-Mitglieder sind in ihrer großen Mehrheit Fahrtensegler. Dennoch: Geben wir unserer Jugend doch die Möglichkeit, Spaß am Segeln zu haben vom ersten Tag an – auf unseren Vereinsbooten, bei Trainingswochenenden oder auf Regatten. Wir sehen doch auch schon die Erfolge: Ich denke da an die beiden erfolgreich gesegelten J 24, unsere Teilnehmer am Baltic Sprint Cup und an anderen bedeutenden Seewettfahrten. Das alles sind auch Resultate unserer bisherigen erfolgreichen Ausbildungsarbeit. Daher sollten wir alle auch weiterhin unsere Jugendarbeit unterstützen. Aber auch hier: mit dem nötigen Augenmaß für das der SVAOe Mögliche.

Was habe ich Euch sonst zu bieten?

Mit Sicherheit viel Engagement für unsere Vereinigung.

Dabei sehe ich mich in erster Linie als Bindeglied zwischen Vorstand und unseren so vielfältigen Sparten mit ihren engagierten Obleuten und Helfern.

Allen möchte ich ein verlässlicher Ansprechpartner sein.

Nicht zuletzt dank der erfolgreichen Arbeit unter meinen beiden Vorgängern, Jürgen Chr. Schaper und Marcus Boehlich, zeichnet sich die SVAOe durch Solidität aus. Ich sehe keine Veranlassung, diesen erfolgreichen Kurs zu ändern.

Ich wünsche allen eine schöne und erfolgreiche Segelsaison.

Andreas Völker
Vorsitzender



Inh. Clemens Massel

Segelmacherei

YACHTSEGEL
Bootsbezüge
Sonnensegel
Rollenlagen

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



Herzliche Glückwünsche!

Herzliche Wünsche für das neue Lebensjahr gehen in dieser Ausgabe an diejenigen, die im Frühling und hoffentlich schönen Frühsommer Geburtstag feiern werden. Besondere Grüße gehen an die „Runden“ oder „fast Runden“ von Alt und Jung.

01.05.	Axel Godefroy	60 Jahre
01.05.	Frauke Knitt	65 Jahre
03.05.	Peter Schlichting	70 Jahre
06.05.	Kathrin Frese	20 Jahre
08.05.	Jürgen Kluth	75 Jahre
15.05.	Oltmann Mager	65 Jahre
17.05.	Peter Hauschildt	40 Jahre
23.05.	Dr. Lutz von Meyerinck	55 Jahre
26.05.	Norbert Anbergen	80 Jahre
28.05.	Ole Breckwoldt	40 Jahre
28.05.	Jens Heyn	55 Jahre
31.05.	Friedrich Lohse	70 Jahre
07.06.	Egon Ambs	75 Jahre
15.06.	Jens Röhrs	60 Jahre
16.06.	Dr. Timm Pfeiffer	70 Jahre
19.06.	Jacob Kleinhuis	20 Jahre
26.06.	Horst Brand	75 Jahre

Dank für Geld- und Sachspenden!

Freude herrscht über den Spendeneingang im vergangenen Jahr in Höhe eines Gesamtbetrages von € 24.299,40 (Vorjahre: 2007 = € 30.285,-, 2006 = € 20.865,-). Der Vorstand dankt sehr herzlich allen Spendern, die uns, besonders in der Jugendarbeit, wieder vieles ermöglicht haben. Bei dem Betrag handelt es sich um die eingegangenen Geldspenden. Wir danken den nachstehend aufgeführten Spendern:

Helga Albers, Sönke Alsen, Dr. Ole Augustin, Gerhard und Ingrid Bach, Dr. Gerhard G. Baumann, Elimar Heinz Beilcke, Marcus Boehlich, Kristof von Brook, Olaf Brünings, Margrit Busch-Zachger, Cabin Electronic GmbH, Ulrich Dahm, Deutsche Folkeboot Vereinigung, Ilse Dietrich, Rosemarie Eckhoff, Margret und Klaus Franzenburg, Bernd Gallbach, Elisabeth Gerke, Andreas Gustafsson, Hansenautic GmbH, Arthur Wilhelm und Jan Hauschildt, Hans-Jürgen Heise, Kirsten und Ulf Herrmann, Jan Douglas Jaufmann, Annemarie Katz,

Renate und Hans-Peter Keck, Jürgen Kluth, Ulrich Körner, Lotte Kophamel, Jan Kowitz, Krebs & Krabben GbR Film- und TV-Produktion, Ursula Kröger, Dr. Gerd und Dietmute Lau, Günter Lehfeldt, Jochen Louwien, Dr. Stephan Lunau, Boy Meesenburg, Meinert Meincke, Peter Mendt, Arne und Jan-Frerck Meyer-Ottens, Dr. Lutz von Meyerinck, Erika Meyer, Maren Mueller-Haagen, Joachim Müntzel, Hans-Otto Noack, Hans Paulmann, Angela Persson, Peschke Verlag, Hans Helmut Pohle, Sabine Pollähn, Ralf Dieter Preuß, Frank Michael Raschdorf, Helga Rautenberg, Reimund Chr. Reich, Carsten G. Reuter, Christian Reuter, Wolfgang Riemer, Marlies und Jürgen Chr. Schaper, Thomas Schiller, Anne und Norbert Schlöbohm, Ilse-W. und Gudrun Schnepel, Schütt Elektronik GmbH, Ingeborg Schwarz, SE Spezial-Electronic AG, Malerbetrieb Stricker GmbH, Toplicht GmbH, Beata und Horst Ulrich, Theo Urbach GmbH & Co, H. Waage & Co., Christian Wedemeyer, Hans Weis-

ser, Astrid Wieloch, Robert Wohlleben, Gerhard Wolf und Spendensammlung beim Helferessen am 18.1.2008 für unsere neue J24 „Juelssand“.

Daneben haben wir im Laufe des Jahres aber auch wieder zahlreiche Sachspenden erhalten, deren Stifter leider nicht immer namentlich erfasst worden sind. So hat Johann Christian „Siggi“ Giese wieder den Bootsack für unsere Jugendkutter gestiftet. Er macht das nun schon seit 28 Jahren! Vielen Dank dafür! Norbert Anbergen, Jörg Schildt und andere haben wieder zahlreiche Arbeiten im Clubhaus angefertigt. Andere haben uns wertvolle Archivalien oder Bücher für die Bibliothek gestiftet. Unser Dank gilt auch unseren Inserenten, die uns die Herausgabe dieser Nachrichten erst ermöglichen. Das sind nur einige Beispiele. Die erwähnten Namen stehen also für viele in allen Ausschüssen, die dauernd etwas für die Allgemeinheit in der SVAOe oder im Segelsport tun. Ihnen allen sei herzlich gedankt!

Genießen Sie das Gefühl, ein erstklassiges optisches Gerät Ihr eigen zu nennen!

Die optische Industrie hat in den letzten Jahren neue Glassorten und Vergütungen entwickelt. Dadurch wurde die Brillanz, Schärfe und Helligkeit auf ungeahnte Weise verbessert. Auch die Ferngläser, die vor 10 Jahren gekauft wurden, sind mit den Heutigen nicht zu vergleichen.

Ein klassisches Fernglas für den Segelsport; 7x50 STEINER Navigator, Nachtglas, gummiarmiert, wasserdicht können wir schon für **299.- Euro** anbieten! **Für den kleinen Geldbeutel** haben wir auch schon ein gummiarmiertes Nachtglas von NIKON Aktion 7x50 VII für nur **89.- Euro!**

Dann die Oberliga; ZEISS 7x42*FL Victory, Nachtglas, gummiarmiert, wasserdicht, besonders großes Sehfeld (150 Meter auf 1000 Meter) Nahbereich 2 Meter! (Für **1329.- Euro**) Für Beobachtungen in der Natur und einfach eine besonders brillante Optik! Ansehen und staunen. Vielleicht hat der Skipper ja bald einen runden Geburtstag, das wäre doch einmal was!! Gern senden wir weitere Information zu unseren Neuheiten, unsere kleine Broschüre „die Merkmale guter Ferngläser“.

Anruf, Postkarte oder e-mail genügt. Wenn Sie und nicht in unserem Geschäft am Michel besuchen können, gegenüber von dem neuen Hotel LINDNER, besuchen Sie uns doch einfach im Internet unter www.foto-wannack.de



WALTER WANNACK

FOTO - FERNGLÄSER - DIGITAL - VIDEO

Montag bis Freitag von 9.00 bis 18.00 Uhr

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

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

www.svaeo.de

Unser neuer Internet-Auftritt

„Wir haben uns getraut. Mit kleinen und ein paar größeren Baustellen, mehr als wir uns gewünscht hatten, ist die neue Seite nun online. Mit etwas Herzklopfen fragt sich die Redaktion, ob die Seite Interesse finden und durch Beiträge derjenigen lebendig wird, die unter unserem Stander aktiv sind.“ So schreibt Thomas Körner auf der Seite „Home, SVAOe-News“ unseres neuen Internet-Auftritts.

Thomas Körner und die ganze Web-Redaktion brauchen sich keine Sorgen zu machen: Der neue Internet-Auftritt der SVAOe ist gelungen. Das Design ist attraktiv, die Inhalte sind informativ, man findet sich schnell zurecht. Der grafische Entwurf stammt von Joachim Müntzel, die technische Umsetzung von Ralph Lembcke. Also ein echt eigenes SVAOe-Gewächs.



Die Web-Redaktion bei der Arbeit.

Foto: Andreas Völker

Wer die Seiten besucht, wird so manches entdecken, was er über „seine“ SVAOe vielleicht noch gar nicht gewusst hat.

Ein Bereich heißt „Für Mitglieder“. Hier werden Mitteilungen erscheinen, die aktuell nur für Mitglieder lesbar sind. Das Passwort für diesen Bereich kann man unter mail@svaeo.de anfordern.

Wer sich mit eigenen Beiträgen beteiligen will (unter „Für Mitglieder“ – „Textbeiträge“ gibt es eine Anleitung) muss sich den „Autor-Status“ zuweisen lassen. Schicken Sie eine Mail an redaktion@svaeo.de. Hauptansprechpartner dort sind Johann Huhn, Thomas Körner, Peter Mendt, Götz-Anders Nietsch und Andreas Völker.

Und natürlich können Werbe-Banner im Bereich für Mitglieder, aber auch im öffentlichen Bereich gesetzt werden. Die SVAOe nimmt Ihre Wünsche gern unter mail@svaeo.de entgegen.

Norbert Suxdorf



Herbert Schmidt

1930–2009

Eigner der SY „Hella“ Träger der Silbernen Ehrennadel der SVAOe

Es muss 1971 gewesen sein. Wir lagen mit unserem damaligen kleinen Schiff im – damals ebenfalls noch kleinen und fast unbekanntem – Fischerhafen von Hvide Sande, der eigentlich nur ein stark durchströmtes Siel des dahinter liegenden großen Ringkøbingfjord war, und warteten auf besseres Wetter und Abflauen des stürmischen Windes zum Start nach Süden. Den Stander erkennend sprach uns auf der Pier ein Segler an, der ebenfalls in der SVAOe war. Es war Herbert Schmidt, der mit seiner Frau Hella und seinem gleichnamigen 15 qm-Leichtbau-Jollenkreuzer in Ringkøbing lag.

Mit einem 15er über die Nordsee an die jütische Westküste? Bevor wir in Ehrfurcht erstarben, kam die Aufklärung: Beide hatten das Boot – damals noch etwas ungewöhnlich – dorthin getrailert. Damit waren sie in der Lage, in jedem Sommer ein anderes Segelrevier aufzusuchen.

Später trafen wir Hella und Herbert im Hamburger Yachthafen wieder. Beide waren in der SVAOe heimisch geworden und hatten darin inzwischen einen großen Freundeskreis. Den 15er hatten sie längst verkauft, und ihre Boote wurden größer. Zuletzt hatten sie eine Dehler 36, die der Halstenbeker Unternehmer mit Hella auf der Ostsee segelte. Sie gehörten zu der großen Gruppe der stillen Fahrtensegler, die von ihren Reisen kein Aufheben machten.

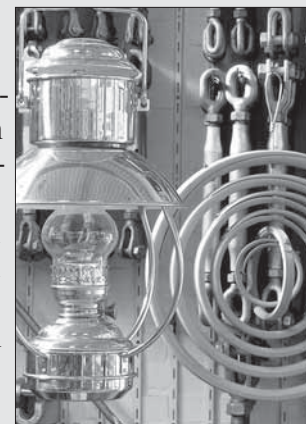
Als seine geliebte Frau Hella schwer krank wurde und an ein gemeinsames Segeln nicht mehr zu

TOPLICHT

SCHIFFSAUSRÜSTUNG FÜR TRADITIONELLE SCHIFFE

Von Affenfaust
bis Zitrone ...

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



Internet-Shop und
Katalogbestellung:
www.toplicht.de

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

denken war, trennte sich Herbert schweren Herzens von seinem Schiff, nicht zuletzt, um sich ihrer Pflege widmen zu können. Als sie vor wenigen Jahren starb, verlor Herbert mit seiner Lebensgefährtin auch seine Lebensfreude und zog sich zurück. Nun ist er, kurz vor seinem 79. Geburtstag, seiner Frau gefolgt. Wir verlieren mit ihm einen verständigen und humorvollen langjährigen Freund. Seine Freunde werden Herbert Schmidt, der 40 Jahre lang der SVAOe angehörte, ein gutes Andenken bewahren und betrauern mit den Angehörigen den Verlust.

Jürgen Chr. Schaper

Großes Interesse

Bericht aus der Jahreshauptversammlung

Zumindest an einem Tag im Jahr hat es den Anschein, als hätten wir unser Clubhaus zu klein gebaut. Es ist der Abend der Jahreshauptversammlung, in diesem Jahr am 24. Februar, an dem schon weit vor Beginn das Organisieren von zusätzlichen Stühlen begann, das jedoch bald an eine Grenze geriet: Es waren keine mehr da! Mit 144 Personen ist vielleicht nicht das Ende der Fahnenstange erreicht, aber die angebotene Raumkapazität ist ausgeschöpft, wenn nicht gar überschritten. Es wäre schön, wenn auch die übrigen Veranstaltungen des Jahres auf ein ähnliches Interesse stoßen würden.

Die ungewöhnliche Beteiligung, im vorigen Jahr erschienen 106 Wahlberechtigte, lag sicher nicht an der beklagten allgemeinen Finanzlage und den Befürchtungen verunsicherter Anleger, denn eine Insolvenz der SVAOe drohte nicht. Es war deshalb dann doch wohl mehr der anstehende Vorstands-

wechsel als das an diesem Tage vielleicht besonders schlechte Fernsehprogramm, dass sich trotz der unangenehmen Witterung knapp 20 Prozent der ortsansässigen, stimmberechtigten Mitglieder auf den Weg an die Elbe gemacht haben, um am Wohl und Wehe ihres Segelvereins mitzuwirken. Wobei sicher einige mehr an das Wehe dachten, denn sie mussten in Ermangelung weiterer Stühle den Abend stehend verbringen. Manche haben das allerdings an der Bar infolge der dort schnelleren Zufuhr an Getränken offenbar genossen.

Zur Sache: Es waren 144 Personen, davon 139 stimmberechtigte Mitglieder, die vor Eintritt in die Tagesordnung stehend unserer im vorigen Jahr verstorbenen Mitglieder gedachten. Das waren:

Roland Küchler, † 31.01.08, im Alter von 81 Jahren, Mitglied seit 1938

Hansjürgen Langhof, † 24.02.08, im Alter von 73 Jahren, Mitglied seit 1977, Eigner der SY „Riet ut“

Peter Louwien, † 11.03.08, im Alter von 71 Jahren, Mitglied seit 1960, Eigner des Motorbootes „Datte“



Gut gelaunt. Vorgänger und Nachfolger nach der Amtsübergabe

Hans-Joachim Krohn, † 24.07.08, im Alter von 63 Jahren, Mitglied seit 1983, Eigner der SY „Hasi“

Jürgen Heuer, † 24.07.08, im Alter von 86 Jahren, Mitglied seit 1941, Eigner der SY „Elfe“

Mit der Feststellung, dass die Versammlung form- und fristgerecht einberufen worden ist, eröffnete Marcus Boehlich um 19.15 Uhr die Versammlung und erstattete seinen Jahresbericht, der im Anschluss folgt. Er erntete mit seinen Ausführungen neben Beifall auch manchen Heiterkeitserfolg. Obwohl 28 Mitglieder in die SVAOe eintraten, verringerte sich der Mitgliederbestand durch Austritte und Todesfälle um 12 Personen von 907 auf 895. Die Yachtflotte der SVAOe blieb mit 615 (614) konstant.

Einen besonderen Raum nahm in seinen Ausführungen in diesem Jahr unser Ostseestützpunkt Eckernförde, der uns nach nunmehr 30-jähriger Pacht vom SC Eckernförde zum Kauf angebotenen worden ist. Marcus Boehlich erwähnte dabei die verschiedenen Probleme, die der Betrieb bereitet und künftig, auch in kostenmäßiger Hinsicht, bereiten wird. So konnte sich der Vorstand, nicht zuletzt im Hinblick auf die finanzielle Allgemeinentwicklung nicht zum Ankauf entschließen, hat diesen jedoch aber auch nicht grundsätzlich abgelehnt. Außerdem gibt der



Schatzmeisterin Monica E. Dennert dankt unserer Geschäftsführerin Maren Mueller-Haagen

Von Herzen. Von Hand.

- individuelle Yacht-Neu- und Ausbauten
- Tuckerboote
- Maler- und Lackarbeiten
- detailgetreue Restaurierung
- fachgerechte Osmosebehandlung

In meisterhafter Handwerkstradition verwirklichen wir Ihre Boots-Ideen. Außerdem bieten wir Reparaturen in Holz und Kunststoff, sowie den kompletten Rundum-Service bis hin zum Winterlager – direkt am Hamburger Yachthafen in Wwedel. Fragen Sie uns.

Wegener Jachtwerft GmbH

Deichstr. 23 – 27 · 22880 Wedel
Tel. 0 41 03 / 33 44 · Fax 0 41 03 / 177 96
www.wegenerjachtwerft.de · Email: info@wegenerjachtwerft.de





Fortbestand des Pachtvertrages den Liegern, von denen wir hoffen und wünschen, dass es für 2009 wieder ein paar mehr werden, genügend Sicherheit.

Nach der Möglichkeit zur Diskussion seines Berichtes und der mit der Einladung satzungsgemäß vorher zugesandten Berichte der einzelnen

Obleute trug die Schatzmeisterin Monica Dennert ihren Jahresbericht vor und erläuterte die den Mitgliedern vorgelegte Bilanz, die Gewinn- und Verlustrechnung, eine Vermögensaufstellung sowie eine gesonderte Kostenaufstellung über das Clubhaus für das abgelaufene Jahr und beantwortete Fragen von Dr. Gerd Müller, Dr. Tobias Haas und Eduard von Allwörden. Sie bedankte sich für die gute Zusammenarbeit mit unserer langjährigen Geschäftsführerin Maren Mueller-Haagen und überreichte ihr als kleine Geste der Anerkennung einen Blumenstrauß. Bei der Korrektheit unserer Finanzverwaltung konnte der Bericht der Rechnungsprüfer, vorgetragen von Klaus Buchheit, nur sehr zur Zufriedenheit aller ausfallen, was eine Entlastung der Schatzmeisterin zur Folge hatte.

Nachdem Monica Dennert als letzte Amtshandlung des „alten“ Vorstandes einen Haushaltsvoranschlag für das kommende Jahr vorgelegt und dessen einzelne Positionen erläutert hatte, wurde auf Antrag von Elimar H. Beilcke auch der Gesamtvorstand ohne Gegenstimme entlastet.

Der Kommodore Jürgen Chr. Schaper dankte Marcus Boehlich für seine langjährige erfolgreiche Tätigkeit als Vorsitzender, und Joachim Müntzel überreichte dem Scheidenden zum Dank für die hervorragend geleistete Arbeit ein Gemälde von

Jan Hinnerk Boden-dieck.

Den Anwesenden war ein Wahlvorschlag vorgelegt worden, der nur hinsichtlich des Vorsitzenden vom Vorjahr abwich.

Zur Wahl als Vorsitzender wurde Andreas

Völker vorgeschlagen, der sich mit einer kurzen Ansprache vorstellte. Da weitere Vorschläge nicht vorlagen, wurde die geheime Wahl vorgenommen. Entsprechend der Satzung wurde der Vorsitzende auf die Dauer von zwei Jahren gewählt, ebenso der zweite Vorsitzende Peter Stamp. Damit der turnusmäßige Wechsel nicht unterbrochen wird, wurde verabredet, dass Peter Stamp im nächsten Jahr zurücktritt, um dann für zwei Jahre wiedergewählt zu werden. Nach der Auszählungspause, die wie üblich zum Klönschnack genutzt wurde, gab Norbert Schlöbohm in der ihm eigenen lockeren Weise die Ergebnisse bekannt. Auf den neuen Vorsitzenden Andreas Völker entfielen bei 137 abgegebenen Stimmen 134 Ja- und 2 Nein-Stimmen bei einer Enthaltung. Die Auszählung der Stimmen zur Wahl des Vorstandes, des Ältestenrates und eines Rechnungsprüfers ergab ähnliche Stimmenverhältnisse.

Es wurden wiedergewählt:

2. Vorsitzender: Peter Stamp
Schatzmeisterin: Monica-E. Dennert
Obm. Regattaausschuss: Jürgen Raddatz
Jugendleiter (Bestätigung): Sven Becker
Obm. Jüngstenabt.: Thomas Lyssewski
Obm. Navig. Ausschuss: Götz Anders Nietsch
Obm. Modellabt.: Michael Müller
Obfrau Geselligkeit: Annemarie Stamp
2. Rechnungsprüfer: Klaus Buchheit



Auf der Vorstandsbank: Jugendleiter Sven Becker (li.) und Jüngstenobmann Thomas Lyssewski



Der Saal ist voll! alle Fotos: Jürgen Schaper

Ältestenrat: Sabine Diercks, Jürgen Kluth, Kersten Lembcke, Peter Mendt, Rolf Pasternak, Jørg Schildt und Peter Zösch.

Die auf die gewählten Personen entfallenen Stimmen entnehmen Sie bitte dem vollständigen Protokoll im Internet. Alle Gewählten nahmen ihre Wahl an.

Auf Antrag des Vorstandes wurde beschlossen, die Beiträge auch für 2009 unverändert zu lassen. Die Beitragsordnung entnehmen sie bitte ebenfalls dem Internet. Der vorgelegte Haushaltsvoranschlag konnte dementsprechend unverändert angenommen werden.

Dies soll ein Kurzbericht sein. Wer hier das amtliche Protokoll der Versammlung, auf dessen Abdruck wir wegen seines Umfangs verzichten, vermisst oder mehr erfahren will, sei an das gleichzeitig neu gestaltete SVAOe-Internet www.sva0e.de verwiesen, dessen Ansicht schon eine Augenweide ist (vgl. den Hinweis darauf an anderer Stelle dieser Ausgabe). Wer keinen Internetanschluss hat, kann die vollständige Niederschrift selbstverständlich von der Geschäftsstelle anfordern

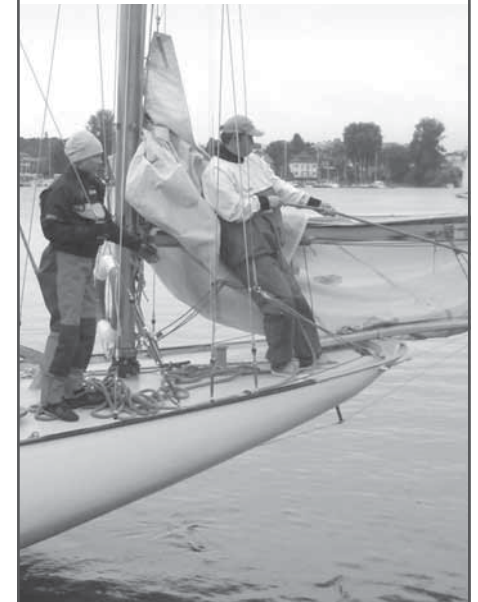
Nach dem zügig und problemlos abgewickelten amtlichen Teil der Versammlung bestand an der Bar noch reichlich Gelegenheit zum Klönen und Lästern über das Geschehen. So blieb es nicht aus, dass sich die Letzten erst gegen Mitternacht auf Heimatkurs begaben.

JCS



Firmenich
Yachtversicherungen

Hamburg • Berlin



www.sicheraufkurs.de

Chilehaus B • Fischertwiete 1
20095 Hamburg
Tel. 040 - 32 81 01 - 731
Fax 040 - 32 81 01 - 77

Ein Unternehmen der Gossler, Gobert & Wolters Gruppe

Jahresbericht des Vorsitzenden für 2008

Wenn Sie die Protokolle der Vorstandssitzungen des vergangenen Jahres lesen, werden Sie feststellen, dass es nur ein immer wiederkehrendes Thema gab: Eckernförde. Ausgelöst durch das Angebot des SCE, die von uns seit Jahren gepachtete Anlage samt Clubhaus zu kaufen, beschäftigte sich der Vorstand ausgiebig mit diesem Thema. Dabei kristallisierte sich heraus, dass die einen das Thema in der Hauptsache von seiner wirtschaftlichen Seite her betrachteten, die anderen die Sache sehr emotional sahen. Ich habe für die emotionale Seite sehr viel Verständnis, denn unsere Anlage in Eckernförde ist sehr schön. Ein Wochenende in Eckernförde ist wie Urlaub, und besonders für Familien mit Kindern ist es sicher ein Paradies.

In den Diskussionen gingen die Wogen hoch, denn die von der Wirtschaftlichkeits-Fraktion fragten nach den Kosten und den zu erwartenden Einnahmen. Wird nach Ablauf unseres Pachtvertrages in 14 Jahren ein größeres Angebot an Yachthäfen in der westlichen Ostsee vorhanden sein? Wie teuer wird Kraftstoff für Autos sein, und wer wird es sich leisten können, am Wochenende an die Ostsee zu fahren? Werden das die Leute sein, die an einer Mooring liegen wollen? Viel einfacher war da die Abschätzung, welcher Investitionsbedarf im Falle eines Kaufes besteht. Das kennen Sie von sich selbst: Es ist eine Sache, wenn man zur Miete wohnt, und eine andere, wenn einem das Haus, in dem man wohnt, gehört. Die Ansprüche an die Qualität sind höher! Bisher tragen die Mieteinnahmen, die wir durch die Lieger erzielen, die Pacht und die notwendigen Investitionen mal mehr, mal weniger, so dass der derzeitige Zustand in Ordnung ist.

wieder erwirtschaftet werden müsste, ließe die Kostenrechnung aber sicher anders aussehen. Die Mieten müssten steigen, und ob dann das Liegen an der Mooring mit all seinen Widrigkeiten noch attraktiv ist, wage ich zu bezweifeln. Die derzeitige Situation wird besonders dadurch gestützt, dass die Lieger mindestens einmal im Jahr Dienst machen, um andere Lieger zu ihren Booten zu bringen oder zu holen. Außerdem gibt es umfangreiche Arbeitsdienste bei Auf- und Abbau. Sogar vereinseigene Taucher werden eingesetzt! Auch außerhalb dieser Dienste wird vieles in Eigenarbeit erledigt. Dass so etwas nicht gerade im Zug der Zeit liegt, ist allgemein bekannt, und so ist zu befürchten, dass zukünftig viele, statt Arbeitsdienst zu verrichten, lieber Service gegen Geld in Anspruch nehmen.

Viele Fragen ließen sich ohne eine den Blick in die Zukunft ermöglichende Glaskugel nicht seriös beantworten, so dass ein Kauf der Anlage in Eckernförde ein großes wirtschaftliches Risiko darstellt. Es gab Einwände, dies sei nicht so, da man die Anlage ja sicher gewinnbringend wieder verkaufen könnte. Ich glaube das nicht, denn ein anderer Segelclub müsste sich dieselben Fragen stellen wie wir. Ob man die Anlage gewerblich nutzen kann, also z.B. ein Restaurant daraus machen kann, steht in den Sternen. Dies ließe sich nur durch die Beauftragung eines Architekten und eine Bauanfrage bei der Stadt Eckernförde klären. Das kostet Geld in geschätzter Höhe des Kaufpreises einer J24, was eventuell verpufft wäre.

Insgesamt handelt es sich um ca. 25 Lieger mit ihren Familien, grob geschätzt also 30 Mitglieder der SVAOe, die Eckernförde ständig nutzen. Auch die Zahl der Mitglieder, die unsere Anlage in



Eckernförde als Gäste anlaufen, ist nicht gerade groß! Dies alles hat der Vorstand auf seiner Sitzung am 07. 10. zum Anlass genommen, folgenden Beschluss zu fassen: „Marcus Boehlich wird dem SCE mitteilen, dass die SVAOe die Anlage derzeit nicht kaufen will. Weiterhin wird dem SCE mitgeteilt, dass die SVAOe jedoch eine Kommission gegründet hat, die Argumente für und gegen den Kauf zusammenstellen soll.“ Sie sehen also, die Sache ist noch nicht endgültig entschieden, und den Ergebnissen der Kommission sehe ich gespannt entgegen.

Dem ausgeschiedenen Obmann der Anlage Wilfried Nienstedt möchte ich für seine in 1 ½ Jahren geleistete Arbeit als Nachfolger von Hans Krohn danken. Besonders dankbar war ich, dass es gelungen ist mit Jan Michael Otto schnell einen Nachfolger zu finden. Ich wünsche ihm viel Glück bei seiner Arbeit.

Der Kurs der SVAOe verlief im vergangenen Jahr in einem ruhigen Fahrwasser. Das heißt natürlich nicht, dass bei uns nichts los war, was die Jahresberichte der Obleute wieder eindrucksvoll beweisen. Wie in der SVAOe üblich sind etwa 10% der Mitglieder in verschiedensten Aufgaben aktiv und halten damit den Club am Leben. Viele andere Clubs können nur neidvoll auf ein so vielfältiges Clubleben schauen! Ich bin sehr froh über diese Aktiven, machen sie doch dem Vorsitzenden das Leben leicht, wenn alles wie von allein funktioniert! Wie bereits auf unserem Helferabend geäußert, danke ich all denen, die die SVAOe zu einem lebendigen Verein machen, besonders herzlich!

Dass dies nicht selbstverständlich ist, können Sie einem Bericht des DSV-Präsidiums entnehmen, aus dem ich ein wenig zitieren und die SVAOe daran messen möchte: „Die realistische Betrachtung der Vereinswirklichkeit im deutschen Segelsport zeigt, dass die praktischen, personellen und finan-

ziellen Möglichkeiten eines Durchschnittsvereins mit einer Größe von 130 Mitgliedern und einem durchschnittlichen Jahresbeitrag von 120 Euro begrenzt sind. Spitzenvereine mit 1.000 und mehr Mitgliedern, hauptamtlich betreuten Vereinseinrichtungen und einem umfassenden Trainings- und Regattabetrieb sind – so wichtig sie als beispielhafte Vorbilder sind – im deutschen Segelsport die Ausnahme.“ Ich möchte nicht überheblich sein, aber von einem Durchschnittsverein haben wir nur den Mitgliedsbeitrag, ansonsten sind wir davon weit entfernt. Nach dieser Lesart gehört die SVAOe zu den Spitzenvereinen!

Das Präsidium schreibt weiter: „Die Schere zwischen Erwartungshaltung – man könnte auch sagen: Anspruchshaltung – der Einzelmitglieder und der Leistungsfähigkeit öffnet sich gerade bei Durchschnittsvereinen immer weiter. Ein Dilemma, dem sich viele ehrenamtliche Vereinsvorstände gegenüber sehen.“ Dies betraf im vergangenen Jahr unsere Piraten an der Alster. Diese werden nicht nur unter Aufsicht beim Training von Jugendlichen und Erwachsenen benutzt, sondern auch täglich von ganz normalen Mitgliedern, die nach einer Terminvereinbarung und Einweisung durch den Obmann Hans-Georg Körling oder Rolf Stünitz die Boote gegen geringes Entgelt stundenweise segeln können. Hans-Georg und Rolf finden die Boote immer häufiger in desolatem Zustand vor, schlecht gebaute Persenninge sind da noch das kleinere Übel. Einige hinterlassen das Boot beschädigt und machen keine Meldung darüber! Der Nachfolger freut sich entsprechend und schimpft auf die ehrenamtlichen Obleute. Einige meinen sogar, man dürfe die Boote ohne jegliche Anmeldung benutzen und versuchen so, den kleinen Beitrag zu vermeiden. Rolf Stünitz platzte die Hutschnur endgültig, als er sich zum Aufslippen der Boote alleine an der Alster vorfand. Der Vorstand hat hier auf seiner letzten Sitzung gegengesteuert, indem er

beschlossen hat, eine Kautions für die Benutzung der Piraten zu erheben, die bei nicht korrektem Verhalten der Nutzer verfällt.

Zur Klarstellung: Die SVAOe ist kein Selbstbedienungsladen! Wer etwas nehmen will, muss auch etwas geben. Jegliche Anspruchshaltung ist völlig fehl am Platz. Ich bedaure derartige Entwicklungen sehr und habe volles Verständnis für Obleute, denen unter solchen Bedingungen die Lust an der Arbeit vergeht. Denen, die zu einem korrekten Verhalten nicht bereit sind, rate ich, eine kommerzielle Bootsvermietung aufzusuchen. Da kann man mit uralten Schlachtschiffen auf der Alster treiben, und wenn man dabei etwas kaputt macht, muss man es trotzdem bezahlen.

Im Bericht des DSV-Präsidiums heißt es weiter: „Die Erwartungs- bzw. Anspruchshaltung der Einzelmitglieder ist das eine. Das andere ist die Bereitschaft ehrenamtlicher Funktionsträger, auf der Seite der Leistungserbringung persönlich als ‚Dienstleister‘ für andere aufzutreten. Hier zeigt sich, dass ideelle Orientierung keine Einbahnstraße ist. Entscheidet ein Verein sich für eine Rolle als Dienstleister, wird er häufig auch nicht umhin kommen, mit bezahlten Kräften zu arbeiten.“

Den Wunsch nach jeglicher Art von bezahlten Kräften außerhalb der Geschäftsstelle habe ich in meiner Amtszeit immer heftig bekämpft. Die bezahlte Leistung, die nur einigen wenigen zu Gute kommt, muss dann auch von den wenigen bezahlt werden, mit der Folge, dass diejenigen, die nicht über die notwendigen Mittel verfügen, z.B. nicht an einem so finanzierten Training teilnehmen können. Bei uns soll jedes Kind, dessen Eltern die wirklich geringen Beträge für Mitgliedsbeitrag und Bootsbenutzungsgebühr aufbringen können, an jedem Training teilnehmen können.

auch für den Bereich der Vereinsfinanzierung. In einem serviceorientierten Verein ist die Bereitschaft der Mitglieder, Nachwuchs- oder Leistungssportprojekte über den Vereinsbeitrag zu ‚subventionieren‘, durchweg geringer als in einem ideell ausgerichteten Verein. Selbstlose finanzielle Förderung durch Erwachsene motiviert andererseits geförderte junge Mitglieder, sich im Gegenzug auch selbst ideell zu engagieren.“

Genauso ist da bei uns: Aus Kutterseglern werden Bestleute, aus Jollen- und J24-Seglern werden Trainer, und aus erfahrenen Seglern werden Führerscheinausbilder. Mitglieder, die an unterschiedlichsten Stellen mal etwas bekommen haben, engagieren sich an vielen Stellen unseres Clubs. Weil das so gut funktioniert, habe ich gerne im Vorstand der SVAOe mitgearbeitet! Ich möchte an dieser Stelle einmal allen Mitgliedern danken, die durch Ihre oben angesprochene selbstlose Förderung, sei es durch Spenden oder aber die bereitwillige Zahlung der Mitgliedsbeiträge, viele Aktivitäten der SVAOe erst möglich machen!

Schauen Sie sich doch einmal um: In Hamburg gibt es rund 80 Segelclubs. Gerade mal ca. 15 von diesen veranstalten Regatten, und die Zahl derer, die Jugendausbildung betreibt, ist auch nicht größer! Bei der Führerscheinausbildung sieht die Sache noch dunkler aus! So vegetieren einige Vereine vor sich hin und wundern sich über Mitgliederschwund und mangelnde Bereitschaft zur Mitarbeit im Vorstand. Gerade aus solchen Vereinen haben wir Zulauf von verzweifelten Seglerinnen und Seglern, die da nicht mehr Mitglied sein mögen. In einem Hamburger Verein musste in diesem Jahr das Opti-Training aufgegeben werden, weil der Trainer weggelaufen war und sich kein neuer finden ließ. In einem anderen Verein hat sich der Vorstand so zerstritten, dass er gerade mal noch aus drei Personen besteht. Niedergang

oder Aufschwung eines Vereins ist wohl ein jeweils selbstverstärkender Prozess. Es läuft schlecht, dann geben die wenigen Aktiven auf, bis gar nichts mehr geht. Lläuft es gut, bringt der Erfolg weitere dazu, sich zu beteiligen. Helfen Sie mit, dass die SVAOe im Aufwind bleibt!

Noch etwas zum Finanziellen aus dem Bericht des DSV-Präsidiums: „Die Haushaltssituation vieler Vereine wird zunehmend schwieriger, weil früher zur Verfügung stehende Quellen der komplementären Vereinsfinanzierung, wie z.B. öffentliche Fördermittel, wegfallen, reduziert oder an höhere Anforderungen geknüpft werden.“ Das gilt natürlich auch für die SVAOe, aber unseren Schatzmeisterinnen und Schatzmeistern ist es in der Vergangenheit immer gelungen, Haushalte aufzustellen, mit denen die Obleute ihren Aufgaben nachkommen konnten. Da das Beitragsaufkommen bei nur gering schwankender Mitgliederzahl im Wesentlichen über die Jahre gleich geblieben ist, muss, wenn eine Sparte mehr braucht, eine andere etwas abgeben. Wunderbarerweise funktioniert diese Vorgehensweise. In 2008 konnten wir den „Nachrichten“ Geld wegnehmen, weil die Erlöse aus Anzeigen gewachsen sind, seit wir die Akquisition wieder selber machen. Mein Dank geht daher hier an unsere Anzeigenkunden, die so nicht nur die Nachrichten finanzieren, sondern Geld für die eigentlichen Aufgaben des Vereins frei machen.

Ein letztes Zitat aus dem Bericht des DSV-Präsidiums: „Die freiwillige Hingabe von Finanzierungsmitteln für nicht wirtschaftliche Zwecke eines gemeinnützigen Vereins ist eine steuerlich begünstigte Form der Vereinsfinanzierung. Die Freiwilligkeit bringt es allerdings mit sich, dass eine langfristige Haushaltsplanung darauf in aller Regel nicht gestützt werden kann.“ Genauso vorsichtig haben es unsere Schatzmeister immer gemacht. Sie werden daher gleich von unserer

Schatzmeisterin Monica wohl eine Aufstellung über den außerordentlichen Haushalt der SVAOe für 2008 erhalten, aber keine Haushaltsplanung für 2009. Wir wissen ja nicht, wie hoch das Spendenaufkommen sind wird. Vieles wird aber durch den außerordentlichen Haushalt, sprich Ihre Spenden, erst möglich. Die Anschaffung der zweiten J24 für die Damencrew hätten wir ohne Spenden nicht schaffen können. Auch im vergangenen Jahr, haben uns unsere Spender wieder vieles ermöglicht. Wenn es Ihnen möglich ist, machen Sie bitte weiter so!

Eine kleine Information hat sich übrigens in dem eben Gesagten verborgen: Unser Mitgliedsbeitrag ist nun schon seit acht Jahren unverändert. Monica wird Ihnen nachher vorschlagen, das auch in 2009 so zu lassen.

Was war noch in 2008? Ich will nicht die Ihnen vorliegenden Berichte der Obleute wiederholen, daher berichte ich hier nur über Ereignisse, die nicht in die Zuständigkeit der Obleute fallen: Unser Mitglied Florian Spalteholz war mit seinem Steuermann Johannes Polgar Teilnehmer im Tornado an den Olympischen Spielen in Qindao und damit der erste SVAOer, der es bis dahin gebracht hat. Wenn er auch nun unter dem Stander des NRV segelt, so hat er doch seine Wurzeln in unserer Opti- und Jollenabteilung. Er hat zwar keine Medaille gewonnen, weil das Boot im letzten Rennen unglücklich kenterte, trotzdem hat er unsere Hochachtung vor dieser Leistung, und ich gratuliere ihm von Herzen. Er wird auf der Mitgliederversammlung im März über seine Erlebnisse berichten, und ich rate Ihnen sich das anzuhören.

Weitere erfolgreiche Regattasegler, die die Farben der SVAOe europaweit vertreten, waren in 2008: Karsten Witt mit „Gunvør XL“ als First Ship Home in seiner Klasse bei Gotland Rundt, was zu einer Nominierung beim German Offshore Award führte.

Auf der Homepage des Bavaria Balearen Cups war Folgendes zu lesen: „In der Goldflotte triumphierte die Bavaria 38 ‚Sa Cometa‘ mit dem Team um Kay Rothenburg, die zwei große Bavaria 49 ganz klar auf die Plätze zwei und drei verwies.“ An der Nordseeweche nahmen Lars Raschdorf mit „Circle“, Till Hagelstein mit „Prime Sails“, Jürgen Raddatz mit „turbemus“ und Tönnies Hagelstein mit „Hille Hex“ teil. Die beiden Letztgenannten konnten in ihren Gruppen erste Preise ersegeln. Lars Christiansen gewann mit seiner H-Jolle „fettes Brett“ mehrere Regatten auf der Elbe. Von den Erfolgen der Gebrüder Pollähn im Folkeboot hört man ja schon viele Jahre. In diesem Jahr sind sie mit der „Fun“ wieder Hamburger Folkebootmeister geworden. Kay Louwien wurde Vizemeister. Eine Crew um Eggert Schütt hatte im April in Antigua mit einem gecharterten Schiff an der Antigua Sailing Week teilgenommen. Sie wurden Dritte in ihrer Gruppe.

Unsere J24-Crew unter Führung von Johann Peter Huhn bewegte den „Hungrigen Wolf“ auf der Weltmeisterschaft der J24 vor Sardinien. Sie wurden 47. von 72 Booten. Bei der Europameisterschaft der J24 am Balaton hatten unsere Damen mit Steuerfrau Ragna Thönnessen am Ende mit einem 14. Platz die Nase vor dem „Hungrigen Wolf“, der 17. von 35 Booten wurde. Am Baltic Sprint Cup haben die „Luv“ unter Daniel Rüter, die „Philomena“ unter Eggert Schütt, die „Emil Reiseschwein“ unter Stefan Hummelt und die „Tamam“ unter Peter Zösch teilgenommen. Alle haben eine große Anzahl jugendlicher dabei gehabt, was ich ganz hervorragend finde! „Philomena“ wurde 3. in ihrer Gruppe und gewann den Youth Award nach ORC. „Emil Reiseschwein“ wurde Gruppen-Sieger in IRC R2. Die beiden anderen haben sich wacker geschlagen. Peter Hauschildt deklassierte die anderen Teilnehmer des Elb-H-Jollen Pokals mit „Herz Jung“ auf der Alster mit vier ersten Plätzen

und damit dem Gesamtgewinn! „turbemus“, „Hille Hex“, „Philomena“, „Ballerina II“ mit Berend Beilken, eine noch namenlose First 31.7 unter Bernd Blohm und die „Scharhörn“ unter Nils Dick erreichten beim Blauen Band der Niederelbe und der Elbauf Regatta 1., 2. und 3 Plätze in ihren Gruppen. Die „Scharhörn“ nahm Lehrstunden auf der Kieler Woche und den Schwedischen Meisterschaften im Øresund. Sicher gab es noch weitere erfolgreiche Regattaseglerinnen und -segler der SVAOe, aber sie haben es uns nicht mitgeteilt. Die eben aufgezählte Liste ist, gemessen an früheren Jahren, lang, und ich bin sehr froh über diese Entwicklung. Ich gratuliere allen Genannten zu ihren Erfolgen und danke nochmals ganz besonders den Skippern und Crews, die unsere Jugendlichen auf Regatten ausbilden! Besser geht's nicht.

Die Fahrtensegler der SVAOe waren in großer Zahl ebenfalls wieder auf Flüssen und Meeren unterwegs, was naturgemäß unspektakulärer als das hektische Regattasegeln ist. Ob sie etwa zu spektakulären Zielen unterwegs waren, werden wir auf dem Gründungsfest im April hören, wenn die Fahrtenpreise verteilt werden.

Von unserem Hausrevier Elbe gibt es wenig zu berichten. Die Erörterungstermine zur Elbvertiefung werden angesichts der mehr als 6.000 Einwendungen wohl einige Zeit dauern. Eine neue Befahrensregelung zum Mühlenberger Loch wird nun schon seit zwei Jahren von der Hamburger Umweltbehörde beim Bundesverkehrsministerium eingefordert. Dieses hat bisher jedoch noch keine neue Regelung erlassen. Ich hoffe diese Ruhe bedeutet nicht, dass irgendein unter Arbeitsmangel leidender Beamter etwas ganz Dickes ausbrütet. Der Vorstand der SVAOe wird weiter wachsam sein.

Einige von Ihnen haben in letzter Zeit Post von der Polizei bekommen und sollten Auskunft über die

Verwahrung ihrer Signalpistolen geben. Es gab dann Anfragen, ob man seine Pistole nicht im Safe der SVAOe lagern könne. Die Antwort gibt das Gesetz vor: Im Safe der SVAOe lagern nur Pistolen, die der SVAOe gehören und auf ihrer Waffenbesitzkarte eingetragen sind. Ich rate Ihnen, einen Safe zu kaufen, und wem 150 Euro zu teuer sind, der kann ja seine Pistole bei der Polizei abgeben und andere Seenotsignale an Bord nehmen.

Positiv ist die Entwicklung unseres Internetauftritts. Einige Mitglieder haben sich dieses Themas angenommen und Optik und Inhalte total renoviert. Die Darstellung der Aktivitäten der SVAOe ist hervorragend gelungen, und ich bin sicher, dass sich potentielle Neumitglieder durch die neue Homepage zu uns hingezogen fühlen werden. Zukünftig können die Obleute die Seiten ihrer Sparte selber pflegen, was das Medium hoffentlich schneller und aktueller macht, so dass es eine ständige Informationsquelle über Ihre SVAOe sein wird. Schauen sie in den nächsten Tagen doch einmal auf unsere Homepage, gestern wurde die alte abgeschaltet und die neue scharf gestellt. Teilen Sie uns Ihre Meinung mit. Das Redaktionsteam wird Ihre Beobachtungen und Hinweise umgehend auswerten. Es ist zurzeit zwar noch ein bisschen langsam, aber das wird demnächst geändert. Um auf die unseren Mitgliedern vorbehaltenen Seiten zu gelangen, muss man sich als Mitglied anmelden. Machen Sie das ruhig, es lohnt sich. Die Fäden haben hier Peter Mendt, Joachim Müntzel, Götz Anders Nietsch, Jörg Zwirner, Ralph Lembcke, Johann Huhn, Thomas Körner und Andreas Völker in der Hand gehabt, denen ich dafür danken möchte.

Dies war mein letzter Jahresbericht. Ich war 22 Jahre in Vorstand und Beirat, davon nun 11 Jahre als Vorsitzender. In diesen Jahren habe ich viel erlebt, viel gelernt und viele nette Menschen kennen gelernt. Es war eine schöne Zeit! In meiner

Antrittsrede vor 11 Jahren hatte ich angekündigt, einen der Schwerpunkte der SVAOe wieder bei den Regatten zu setzen, was mir, so glaube ich, gelungen ist. Darüber sind aber die anderen wichtigen Dinge bei uns nicht zu kurz gekommen. Unser Bootspark im Bereich der Optis und Jollen steht hervorragend da, und mit der „Scharhörn“ und den beiden neuen J24 können wir auch Junioren in der SVAOe halten. Die Trainings laufen sehr gut, und die Navigationsausbildung ist in ausgezeichneter Verfassung. Die Modellboote fahren nun ferngesteuert, und unsere Feste werden gut besucht. Dies ist sicher nicht mein Verdienst, sondern das der Obleute und ihrer Helfer. Herzlichen Dank an alle für diesen großartigen Einsatz!

Ich durfte 11 Jahre die Fäden in der Hand halten und unsere Vereinigung lenken. Das hat mir Spaß gemacht! Ich stelle aber eine gewisse Amtsmüdigkeit bei mir fest, die, wenn sie sich weiter ausbreitete, der SVAOe Schaden zufügen würde.

Schon mein Vorgänger zitierte am Ende seiner Amtszeit Nietzsche: „Man muss aufhören sich essen zu lassen, wenn man am besten schmeckt.“ Und ich hoffe, ich habe Ihnen geschmeckt! Zum Schluss habe ich noch zwei Bitten an Sie, die mir beide gleichermaßen am Herzen liegen:

Der Bus der Jüngsten- und Jugendabteilung ist nun 13 Jahre alt und altersschwach. Ursprünglich nur dazu gedacht, Opti- und Jollenkinder mit ihren Booten zu befördern, muss er heute auch die J24's durch Europa ziehen und ist damit auf den Autobahnen durch seinen schmalbrüstigen alten Motor oft ein Verkehrshindernis. Wir brauchen also einen neuen Bus, und ich bitte Sie alle um eine Spende dafür. Das Geld ist gut angelegt!

Vor den Wahlen wird sich Ihnen Andreas Völker als Kandidat für den Vorsitzenden der SVAOe vorstellen. Er war bereits seit einem Jahr bei

den Vorstandssitzungen dabei, weiß also wie die Sache läuft und worauf er sich einlässt. Ich habe ihn in dieser Zeit als moderaten Teamplayer mit Führungsqualität kennen gelernt. Genau so einen brauchen wir. Ich bitte Sie, geben Sie ihm Ihr uneingeschränktes Vertrauen und helfen Sie ihm, wo Sie können.

Marcus Boehlich



75 x Nordseewoche

Meer, Spaß, Segeln und Qualifikation für das Fastnet Race!

Die Regatten zur und rund um die Insel Helgoland finden 2009 zum 75. Mal statt. Pfingsten treffen regelmäßig rund 1.500 Segler auf Helgoland ein, dazu etliche Touristen, die sich das Segel-Spektakel nicht entgehen lassen wollen. Denn die Nordseewoche ist eine der größten Regattaveranstaltungen Deutschlands, und vor allem die einzige, die auf hoher See stattfindet. 13 Wettfahrten bieten ein anspruchsvolles und vor allem interessantes Segelprogramm. Dabei ist die Nordseewoche anspruchsvoll und einfach zugleich. Sie spricht Tourensegler und Regattasegler gleichzeitig an. Denn es gibt zwei Regattakonzerte: den Family Cruiser Cup und die ORC-Regatten. Gefeiert wird gemeinsam auf der hanseboot-Party.

Der Family Cruiser Cup schafft Regattaatmosphäre ohne Regattastress. Ohne Messbrief und ohne Spinnaker kann man teilnehmen und gewinnen. Die Fachzeitschrift „Segeln“ stiftet zusammen mit dem Atoll Ocean Resort einen attraktiven Preis: einen Kurzurlaub für eine komplette Familie – zwei Erwachsene und drei Kinder im familienfreundlichen „Marinas“ des Atoll Ocean Resort. Und auf der Insel gibt es auch für die Kleineren viel Programm: „Ich will nach Helgoland ins Partyzelt,“ meinte Erik, acht Jahre alt, als er die Wahl zwischen Mitsegeln und Kurzurlaub am Mittelmeerstrand hatte.

Sowohl die Nordseewoche wie auch die hanseboot als Hauptsponsor haben Jubiläen: Die Nordseewoche segelt zum 75. Mal rund um den roten Felsen, und die hanseboot als traditionsreichste deutsche Bootsausstellung findet Ende Oktober zum 50. Mal statt.

Auf den Regatten von Hamburg, Cuxhaven, Bremerhaven, Wilhelmshaven und Hallig Hooge kann man sich das erste Mal messen. Und auch das erste Mal feiern: Von Hamburg geht es am Freitagmorgen auf der alten Traditionsregatta der SVAOe, die im nächsten Jahr auf 100 Jahre zurückblicken kann, nach Cuxhaven. Die Regatta-Profis starten gleich wieder zur Early Bird Serie nach Helgoland. Die meisten lassen es jedoch ruhiger angehen und genießen den Abend in Cuxhaven.

Die Sonabends-Regatten aus den Flussmün-



Erinnerungsstander der ersten Regatta rund um den roten Felsen
Foto: Frame by Frame

dungen von Elbe, Weser und Jade – meist mit dem Strom gegen den Wind – sind immer ein besonderes Erlebnis. Die folgenden Wettfahrten, die BHF-Bank-Rund-Helgoland und die traditionelle hanseboot Acht, lehren die lange Nordseewelle genießen. Die Wellen sind angenehmer als auf der Ostsee, und bei viel Wind kann man lange Surfs erleben.

Als besondere Herausforderung gilt die am Montag beginnende Langstreckenregatta von Helgoland ins schottische Edinburgh. Diese Regatta ist gleichzeitig offizielle Qualifikationsregatta für das Fastnet-Rennen. Hier segeln nicht nur Racer mit. Ein Stammgast ist der Kielschwerter „Sinus“, nicht schnell, aber seetüchtig. „Die Regatten werden oft nachts entschieden, wer sein Schiff gut kennt, kann ganz vorne dabei sein“, sagt Michael Athmer. Die Gastfreundlichkeit der Schotten ist unglaublich. In Edinburgh sorgt der Royal Forth Yacht Club für einen grandiosen Empfang. Dessen Mitglieder helfen wo immer sie können. Im Clubhaus werden Frühstück, Mittag- und Abendessen für müde und hungrige Segler angeboten. Und wer will, lernt am Sonnabend die „Highlands“ kennen, gefolgt von der „Scottish Night“ mit BBQ und Musik. Da ist man mitten im schottischen Leben.

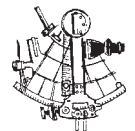
Die Insel Helgoland und die damit verbundene Enge sind auch ein Grund für den besonderen Reiz der Nordseewoche: Jeder trifft jeden zwangsläufig mehrfach. „Die Nordseewoche ist eine tolle Mischung zwischen Party und Regattasegeln“, erinnert sich Tom Ross, Admiral's Cup-Gewinner und treuer Nordseewochen-Teilnehmer: „Nach

dem Segeln ging es ab in den Hummerkorb, und später war immer richtig Party.“ Die Parties sind bis heute legendär, die Stimmung ist jedes Mal großartig.

Im Zuge des Jubiläums gibt die Nordseewoche-Organisation richtig Gas. Möglich wird das durch neue Sponsoren. Neben der hanseboot und der BHF Bank engagieren sich zwei weitere große Sponsoren für die Nordseewoche: SE Spezial Electronic und der Yachtlack-Hersteller Alexseal. Damit konnte das Konzept des hanseboot Race Village direkt am Hafen überarbeitet werden: Die Alexseal-Lounge bietet Entspannung, Drinks, aktuelle Wetter- und Strömungsinformationen. Im Medientermin können Segler und Presse aktuelle Bilder und Informationen erhalten. Und wer noch nicht genug gesegelt hat, kann in der stockmaritime Inport-Race-Area die Regatten mit ferngesteuerten Carbon-Rennern weiterführen. Neu ist auch die Teamvorstellung auf der Website. Hier kann jeder Teilnehmer sein Boot und seine Mannschaft kostenlos vorstellen, Regattateams können Ihren Sponsoren gerecht werden. Die Bilder werden seitens der Bildagentur stockmaritime automatisch zur Verfügung gestellt.

„Ich bin überzeugt von dem neuen Konzept“, meint auch Christopher Wuttke, Inhaber der Firma SE Spezial Electronic AG und selbst engagierter Regattasegler. „Als Segler wünsche ich mir eine tolle Regatta. Als Unternehmer muss ich für mein Engagement eine Gegenleistung bekommen. Bei der Nordseewoche bekomme ich beides.“ Jetzt heißt es nur noch melden: Die Ausschreibung ist ab sofort unter www.nordseewoche.org verfügbar.

Hans Genthe / Nordseewoche



1 8 8 6

LOUIS LOUWIEN
Tischlerei GmbH

Wie es Euch gefällt
Möbel und Mehr

Telefon 04101 / 40 29 99 ■ Mobil 0177 / 840 30 06
www.tischlerei-louwien.de



„Willkomm“ zum Tanz mit Elbblick!

Über 400 auf dem dritten Hamburger Seglerball

„Am Samstag will mein Süßer mit mir tanzen gehen...“ freute sich die Dame und holte die schönste Robe aus dem Schrank. Wenn Valentinstag und Hamburger Seglerball auf ein Datum fallen, ist eine herrliche Tanznacht garantiert! Und genau so war es auch, als das Schulauer Fährhaus am 14. Februar 2009 die Hamburger Segler „Willkommen“ hieß.

Mehr als 400 Segelfreunde aus über 20 Segelvereinen folgten gern dem Aufruf der sechs veranstaltenden Vereine, sich in Schale zu werfen und das Tanzbein zu schwingen. Auch der frisch renovierte und durch die Mitglieder liebevoll dekorierte Saal des Fährhauses glänzte in bestem Licht. Von draußen funkelten die Lichter der Elbe – was für ein Rahmen! Zuerst einmal ließen sich die Gäste ein vorzügliches Gala-Bufferet schmecken, das von Entree bis Dessert überaus köstlich war. Die Tischrede zur Begrüßung übernahm Marcus Boehlich von der SVAOe. Auf seine herzlichen Worte folgten dann Taten, und die Gäste nahmen Kurs auf die Tanzfläche.

Mit beschwingten Standardtänzen gestalteten „Max & Friends“ das „Warming up“ – dann zeigte die „Band in Nadelstreifen“, woher der Wind weht: Mit einem vielfältigen Repertoire aus Pop und Rock – vor allem aber mit R&B und Soul – überzeugte die Formation und lieferte einen umwerfend drückenden Sound, der in Bauch und Beine ging. Und das bis morgens um 03.00 Uhr!

Dank der großzügigen Beiträge unserer Sponsoren „UBS“ und „Jeantex“ konnten die Eintrittspreise für unsere Segler-Gala auf akzeptable € 49,- fest-

gesetzt werden. Um auch die Club-Jugend zu gewinnen, gab es für diese subventionierte Eintrittskarten. Zusätzlich ging der Erlös der von vielen Firmen freundlich gefüllten Tombola in die Kassen der Jugendabteilungen. Die BMW Niederlassung Hamburg sorgte für einen komfortablen Shuttle-Service zum S-Bahnhof oder nach Hause.

Die Organisatoren danken allen Gästen und Partnern und freuen sich schon heute auf den Hamburger Seglerball 2010!

Oliver Fude / Hamburger Seglerball

Regatta-Lehrgänge

Heißt das wirklich Lehrgänge oder vielmehr „leere Gänge“? So jedenfalls fühlten sich die Hirnwindungen während unserer Schulungen zwischen-durch mal an.

„Wie Sie wissen, wissen Sie nichts, und wieso Sie nichts wissen, werden Sie gleich wissen.“

Frank Sothmann von North Sails und Daniel Rüter aus der SVAOe, unterstützt von Ralf Preuß und Davina Schlesinger, haben großzügig ihr Wissen weitergegeben und versucht, aus uns mal echte Segler zu machen. Drei Regatta-Trainings in sieben Tagen.



Regatta-Kompakt-Training im Clubhaus

Großes Lob an die Referenten und an die Teilnehmer, immerhin 30–38 Leute pro „Lerntag“.

Theoretisch zu segeln und theoretisch an „Hindernissen“ (gemäß Definition Seite 15 der Wettfahrregeln, gelle!) mit Wegerecht vorbei zu fahren, ist schon klasse und auch nicht so schwer. Viele nette Crew-Mitglieder, ein Getränk in der Hand, ein gut gepolsterter Stuhl und ein angenehm temperierter Raum, da lässt es sich schon über vergurkte Manöver, die auf der Leinwand zu sehen sind, lachen.

Wenn Frank dann aber ausholt und erklärt, wie wir vermeiden können, bei Manövern einen GAU anzurichten und unseren Skipper in den Wahnsinn zu treiben, vergeht einem doch die vergnügliche Heiterkeit. Arbeit? Beim Segeln? Bäääh, wir segeln doch zum Vergnügen!!!

Naja, wenn es denn der Geschwindigkeit dient, können wir ja mal darüber nachdenken. Nachdenken ist auch nicht so anstrengend.

Dann kommt auch noch Daniel und erklärt, dass es lauter neue Regeln gibt, die wir mal zack zack auswendig lernen sollen und er eine „Lernzielkontrolle“ durchführen wird, wenn der Vortrag beendet ist. Rumms!!

Gut, Regeln müssen sein oder nicht oder doch? Klar, auf einer Regatta muss immer irgendeiner Recht haben, zu jeder Zeit und an jedem „Hindernis“, ob ausgedehnt oder nicht und auch in der „Zone“. Nachdem es uns nun nach Jahren endlich gelungen ist, zwei Bootslängen abzuschätzen, können wir die „Reset-Taste“ drücken und müssen nun drei Bootslängen errahnen. Super, das wird toll, besonders, wenn wir zwischen Booten von neun und fünfzehn Metern Länge hin und her springen.

Egal, wir haben jetzt einen Zonen-Rand-Beauftragten, beantragen Zonen-Rand-Förderung und errichten notfalls eine Mauer, basta.

Rosi Eckhoff

The seven days-party

Herbsttour mit Jugendlichen

Es war wieder Zeit für die alljährliche Herbsttour. Johann Huhn und Laura Hatje haben wie jedes Jahr fleißig organisiert, und so hatten wir dieses Jahr fünf Schiffe: „Gunvør XL“, „Luv“, „Santa Maria“, „Tamam“ und „Scharhörn“. Alle Schiffe trafen sich am ersten Sonnabend der Herbstferien in Kiel, und von da ging es für sieben Tage in die dänische Südsee.

Der folgende Bericht ist von Gao Shang (Gary) aus China. Er ist 16 Jahre alt, lebt für ein Jahr in Deutschland und geht hier zur Schule, um Deutsch zu lernen.

Hier folgt der Bericht von der „Gunvør XL“, den mein chinesischer „Gastbruder“ Gary in seinem eigenen Englisch geschrieben hat.

Ragna Thönnessen

Nobody knows when is this 7days party begin, because nobody remembers when is the first beer opened. Therefore, this article has no normal beginning as well. It was the happiest time when we were in Svendborg at the third day. The lovely and rich harbor almost had everything we wanted. I mean, lots of bars. After dinner, we went to the town to look for bars. Thanks to the three days alcohol exercise, I've finish the first cup of Rum in my life, there in the first bar. At about 11 o'clock, we've found another great bar with live music. That could be the greatest time for me during the whole journey. But we should stop here, because the greatest part should be at the end...

Little Gary looked really like a small kid at the first day, while it was the first day sailing in his life as well. I didn't know what so-called sailing is, nor even know anything about the life on the sailing ship. I was really confused at the beginning; but

after some beer, I realized that everything is just simple. When I'm happy, just say Prost, when I'm tired, just go to sleep, that easy. Everybody is allowed to do anything he wants to – as long as he doesn't disturb others. As to sailing, everybody is not born to be a professional sailor, never mind a silly guy like me. I started to enjoy everything as soon as I realized this at the first night, which for me means the beginning of this party.

Somebody has told me that Asian people are not so good at drinking alcohols as the Europeans. It may be true, at least for me. At the first night, I could even hardly finish a single bottle of beer because I felt very full and dizzy. But then I start to get used to it since the second night when after I've drunk up a whole bottle. I start to find it happy. After a little bit drunk, I have more vitality to get along with so lots of foreigners, and even my English was much faster than before. I have made a lot of friends during the journey. They were very out-going, friendly, trying their best to talk everything also in English with me, without caring about whether I'm just a young foreign boy at all. I really like them!

Not only when at night, but also the daytime can be enjoyable. Some days when it was sunny, we could go out of the ship to enjoy the sun shine on the deck, with a blanket and, maybe a book. Sailing works were also interesting. When some situation was changing, the sailors would move up, pulling these ropes, or turning those handles. That's quite a pity that I still haven't figured out anything about how those plenty of ropes are working together. Probably I will try to learn something next time.

Yes, certainly there can be a next time, I'm really willing to, Even there are also some bad time. For example, outside the ship on the deck as well, it was actually more windy and freezing days than sunny days. At that time, we had to wear like polar bears, especially me who am afraid of cold very



Entspanntes Segeln

Foto: Momo



Musizieren und Geselligkeit an Land und an Bord

Fotos: Gary



much. When this kind of weather, we could do nothing but only sitting and being in a trance. In addition, sea-sick was also a problem for me at the beginning. When it was very strong at the second day, I even didn't bold to go to the toilet because I

would low my head down! But what ever! Besides, the rest of the time was all enjoyable anyway. As to these little bit bad days, devil may care... On the opposite, I will never forget the night of the third day.

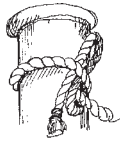
"The Biscuit Burners", it's the name of the band. No matter they are famous or not, they had given a wonderful performance at that night in a lovely club of Svendborg. The band from America is playing country music, so the violin and the guitar are absolutely necessary. The guitar player was simply a ranger, with unkempt long hair and beard. I couldn't say anything, except cool to describe and appreciate his way of playing music. The violin player was a graceful girl with not long but beautiful hair. Her level of the violin was pretty good as

well. Sometimes she also sang with very beautiful voice, intoxicating me for long because I was always listening to Peter Fox since the first day.

When the show went to the end, everyone was clapping and applauding, showing that they wanted the band to encore – as same as I wish the sailing could be once more.

And then, the cool guitar player yelled out, "OK, one more song!"

Gary (16)



KADEMATIC® K

Sicherheit an Bord!

KADEMATIC® - Rettungswesten bieten Sicherheit und Tragekomfort - für Familiencrews, Berufsschiffahrt, Seenotrettung und Feuerwehr.

Eine große Auswahl von Modellen garantiert für jede Größe und jeden Anspruch die richtige Weste.



KADEMATIC®
Seenotrettungsgeräte GmbH
ABC-Strasse 16
22880 Wedel

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

www.kadematic.de
info@kadematic.de

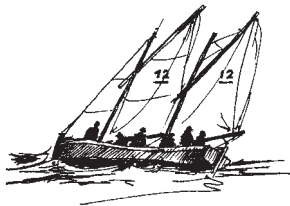
„Gunvør XL“ ausgezeichnet!

SVAOe Yacht bei German Offshore Awards geehrt

Bei der zweiten Ausgabe der German Offshore Awards im Hamburger Rathaus wurde die Yacht „Gunvør XL“ von Karsten Witt mit einer Nominierung geehrt. Im Sommer hatte die „Gunvør XL“ mit einer Mannschaft der SVAOe (Thomas und Jonas Lyssewski, Daniel Rüter, Fabian Damm, Arne Moritz, Ian und Karsten Witt) Line Honors und den zweiten Platz in ORC auf der Bahn C (360 Seemeilen) bei „Gotland Runt“ geschafft. Mit der Nominierung war die Mannschaft Teil einer imponierenden Gruppe von Yachten. Nominiert waren die „Minnic“, „Norddeutsche Vermögen“, „Trivia“, „Y3K“, „Beluga“, „Guts & Glory“, „Earlybird“, „Platoon“, „Elan“ und eben „Gonvør XL“. Verdient gewonnen hat die „Elan“ für ihren Sieg bei der Rund-Skagen-Regatta. Als Skipper wurde Daniel Baum (in Abwesenheit) geehrt. Der Sieg ist auch ohne Zweifel eine Ehrung für die großen Verdienste des Eigners der „Elan“, Harald Baum.

Die Mannschaft der „Gunvør XL“ war nicht enttäuscht nicht zu gewinnen, im Gegenteil. Die Nominierung war in sich ein großer Erfolg und eine Bestätigung für die gute Jugendarbeit der SVAOe der letzten 10 Jahre. Im diesjährigen Baltic Sprint Cup wird die SVAOe wieder mit einer Rekordanzahl von fünf Yachten („Philomena“, „Emil Reischwein“, „Cool Runnings“, „Luv“ und „Gunvør XL“) vertreten sein und wieder ohne Zweifel Ehrungen für den Club erreichen.

Karsten Witt



Die „Gunvør XL“ von Karsten Witt mit Jugendcrew auf Ostseetour
Foto: Gary

Minicupper: Cup der Eisbeine

„frozen finger“ Zweiter in Schwerin

Ein fester Bestandteil des Minicupper Regatta-Kalenders ist der Cup der Eisbeine in Schwerin. In der Regel macht dieser aufgrund der zeitlichen Einordnung im Januar seinem Namen alle Ehre. Nachdem es im letzten Jahr relativ warm war, pfiß diesmal wieder ein kalter Süd-Südostwind um Bft 4 mit Böen und einsetzendem Regen. Das forderte die volle Leistung der Winterklamotten. Segeln im Skianzug. Die Insider nutzen für Ihre Fernsteuerung extra hergestellte Taschen, die die Finger trocken halten und vor Erfrierungen schützen. So ausgerüstet wurden auf dem erstaunlicherweise eisfreien Schweriner See acht tolle Wettfahrten gesegelt. Trotz des ekligen Wetters kamen 17 Segler zum Start.

Der Schweriner Segelverein von 1894 nennt ein direkt am Wasser stehendes Clubhaus sein Eigen, in dem bei brennendem Kamin schon vor dem Start Kaffee und Brötchen serviert werden. Eine vorbildliche Organisation bekommt auch schwierige Aufgaben in den Griff. Leider gab es Doppelbelegungen der von mir benutzten Sendekanäle. Da ich als Letzter gemeldet hatte, hätte ich eigentlich unverrichteter Dinge wieder abfahren können. Die Segelkameraden tauschten und suchten Quarze, bis alles passte und ich doch starten konnte. Dafür herzlichen Dank. Für mich hat es sich gelohnt. Die relativ lang- und daher hoch anlaufenden Wellen machten die Wettfahrten zu einem kleinen Offshore-Erlebnis. Das war wohl auch nicht jedermanns Sache. Hinter dem Lokalmatador Günter Joost konnte ich als Zweiter die Serie beenden. Es war mal wieder eine tolle Veranstaltung. Nun wird es aber auch allmählich Zeit, dass es wieder wärmer wird.

Bernd Blohm (GER 391)

„frozen finger“ ... der Name ist Programm!

Verfolgt und gehandelt!

Logbuchführung auf Yachten jetzt Pflicht

Die neue Segelsaison steht vor der Tür. Es schadet also nichts, wenn wir an einiges erinnern, was der/die Führer/in eines Sportbootes zu beachten hat. Ein Schwachpunkt scheint da bisher immer noch die Logbuchführung an Bord von Sportfahrzeugen zu sein. Ich selbst habe bisher an Bord von nur wenigen Segel- und Motoryachten ein Logbuch gesehen. Nun komme ich ja auch nicht an Bord, um das zu kontrollieren. Aber die Wasserschutzpolizei könnte vielleicht auf diese Idee kommen. Bisher hat sie das nicht getan, da die entsprechenden internationalen und nationalen Vorschriften der Regel V des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), des deutschen Schiffssicherheitsgesetzes (SchSichG) und der Schiffssicherheitsverordnung (SchSVO) wenig konkret gehalten sind und deshalb von vielen zum Anlass zu genommen wurden, sich gar nicht darum zu kümmern. Nicht von allen übrigens. Fragen sie mal meine Frau, was sie zu den inzwischen 80 Bänden auch ohne Vorschriften penibel geführter Logbücher im Schrank sagt!

Wir leben ja in Deutschland, und da muss eben alles genau geregelt werden. Mit Strafandrohung bei Verstoß, versteht sich! Die SOLAS-Bestimmungen sehen zwar vor, dass jedes Land durch nationales Recht die Sportschiffahrt von der Pflicht zur Führung eines Schiffstagebuches, wie das Logbuch nun auf Amtsdeutsch heißt, befreien kann. Aber wir kennen ja unseren Amtsschimmel zu See. Die Bundesrepublik hat von dieser angebotenen Großzügigkeit im Gegensatz zu anderen Ländern und allen vorhergehenden deutschen Regierungen keinen Gebrauch gemacht. Selbst Kaiser und Führer nicht. Auch 60 Jahre BRD waren da großzügiger. Aber in einer „demokratischen“ Bürokratie? Das wäre ja noch schöner! Es würde damit ja auf eine

günstige neue Gelegenheit, der Regulierungs- und Kontrollwut zu fröhnen und damit einen großen Beamtenapparat zu beschäftigen, verzichtet werden. Das kann, das darf es in diesem überregulierten Staat nicht geben! (Schäuble und Co. lassen alle Segler herzlich grüßen)

Froh über dieses schöne neue Betätigungsfeld haben sich die Juristen des Bundesministeriums für Verkehr (die Zusätze „Bau- oder Wohnungswesen“ lassen wir mal weg, denn die werden an diesem weltfremden Unsinn sicher nicht beteiligt sein) mit Eifer darüber hergemacht, die unklaren Bestimmungen zu konkretisieren, um uns mit einem fünfseitigen Merkblatt zu beglücken, damit nun auch jeder Jollenschipper weiß, woran er ist. Und der Deutsche Segler-Verband macht brav mit! Damit es nicht noch schlimmer geworden ist, wird nur auf die Führung eines Maschinentagebuches großzügig verzichtet. Aber dann geht es richtig zur Sache:

Für die Sportschiffahrt besteht die Pflicht zur Führung eines Schiffstagebuches!

Das bedeutet, dass ein derartiges Tagebuch an Bord vorhanden sein und geführt werden muss! Hätte nicht eine Empfehlung genügt?

Wer Internet hat und das ganze Elaborat lesen will, dem empfehle ich, es sich unter www.bmvbw.de/Impressum-rechtlicher-Hinweis-.364.htm herunterzuladen. Er/Sie hat dann wenigstens etwas zum Kopfschütteln. Das darf man noch, bevor es ernst wird.

Hier nur in Kürze, welche Anforderungen an das Schiffstagebuch gestellt werden:

- Es gilt nur für ein bestimmtes Schiff, dessen Name, Unterscheidungssignal, Rufzeichen und MMSI-Nr. anzugeben sind.
- Es ist kenntlich zu machen, aus welchen Bestandteilen die Aufzeichnungen bestehen, z. B. Seekarten, Notizen.

- Die Aufzeichnungen sind in deutscher Sprache (also bitte nicht mehr NE statt NO bei der Windrichtung!) unter Angabe der Bordzeit (UTC?) zu machen.

- Radieren, Unkenntlichmachen oder Entfernen von Seiten ist unzulässig.

- Die Eintragungen sind von dem verantwortlichen Schiffsführer zu unterzeichnen.

- Der Schiffseigentümer hat die Aufzeichnungen drei Jahre lang aufzubewahren.

Der Schiffsführer muss vor Reisebeginn ferner:

- Eine sorgfältige Reiseplanung anhand von auf den neuesten Stand berichtigten Seekarten, -handbüchern, Leuchtfeuerverzeichnissen und anderen einschlägigen Informationen aufstellen „wie es zweckmäßig ist“,

- Wetterinformationen einholen,
- die Reise an den Bau- und Ausrüstungszustand anpassen,

- das Vorliegen der Schiffspapiere einschließlich des Schiffstagebuches kontrollieren,

- die körperlichen Eignung der Besatzung überprüfen,

- eine Notfallplanung aufstellen,

- eine Sicherheitsübung oder -einweisung durchführen.

Er muss neben den üblichen Angaben zum Reiseverlauf eintragen:

- Wetterinformationen,

- Überwachung von Kurs und Geschwindigkeit,

- Mindestabstand unter dem Kiel? (gemeint sind wohl Wassertiefen?),

- Karteneintragungen (gemeint sind wohl Positionen?),

- eingetretene Sicherheitsmängel (z.B. Ausfall der Funkanlage),

- Vorkommnisse, die für die Sicherheit und den Umweltschutz von besonderer Bedeutung sind,

- Schiffsunfälle,

- Gründe unterlassener Hilfeleistung.

Der Schiffseigentümer hat dafür zu sorgen, dass Seetagebücher mitgeführt und aufbewahrt, der Schiffsführer dafür, dass die Eintragungspflichten erfüllt, die Eintragungen richtig, rechtzeitig und vollständig gemacht werden. Die Einhaltung der Pflichten zum Führen von Schiffstagebüchern wird, so das Merkblatt, von der Polizei kontrolliert und von den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen verfolgt und geahndet.

Ersparen sie mir hier die Aufzählung der zitierten Vorschriften, denn „Kürze ist des Witzes Seele“ (Hamlet), auch wenn mir eigentlich nicht zum Lachen zumute ist. Aber William Shakespeare lässt seinen Hamlet ja auch sagen: „Ist es schon Wahnsinn, so hat es doch Methode!“ – Wie wahr! Meint jedenfalls

Jürgen Schaper

Radarreflektoren – Regeln und Realität

Seit über 40 Jahren gehören Radarreflektoren auf Sportbooten zum Kenntnisstand der Wassersportler über Sicherheitsausrüstung. Es hat diverse Berichte, Versuche und Seeunfall-Untersuchungen gegeben mit entsprechenden Empfehlungen. Über die Bedeutung des „Gesehen-werdens“ dürfte es

keine Zweifel geben, insbesondere bei dem zunehmend schnelleren und dichteren Verkehr, der auch bei Nebel nicht nachlässt. Daher ist es sicher angebracht, den eigenen Ausrüstungszustand wieder einmal zu überprüfen. Als Erstes stellen sich die Fragen: Was wird vorgeschrieben oder empfohlen? Was bietet der Handel an? Und schon geht die Unsicherheit los.

Was wird vorgeschrieben oder empfohlen?

Als oberste Regel gilt natürlich SOLAS, das hilft uns aber letztlich nicht weiter. Da werden in Kapitel I, Regel 3 zunächst Sportboote von allen Festlegungen ausgenommen, dann aber in Kapitel V, Regel 19.2 bei der Navigations- und Sicherheitsausrüstung wieder eingeschlossen. Hier wird in Ziffer 7 für alle Schiffe unter 150 BRZ – darunter fällt alles, was wir üblicherweise fahren – ein Radarreflektor gefordert, der die Erkennung durch radarbestückte Schiffe sowohl auf 9 als auch auf 3 GHz ermöglicht. Nach Regel 18 müssen alle Ausrüstungsgegenstände der Regel 19 behördlich zugelassen sein. Und nun kommt's: Das Ganze gilt nur „if practicable“, und außerdem dürfen die Behörden der einzelnen Staaten für die Kleinschiffahrt eigene Regeln erlassen, die die SOLAS-Regeln abschwächen.

Also vergessen wir SOLAS und gucken in die Broschüre „Sicherheit im See- und Küstenbereich, 6.

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

Auflage 2006“ des BSH, herausgegeben in Zusammenarbeit mit allen deutschen Gesellschaften und Verbänden, die sich mit der Sicherheit auf See befassen. Diese Broschüre ist kostenlos beim BSH oder auch bei uns in der Geschäftsstelle zu beziehen und sollte von allen Schiffsführern beachtet werden. Darin heißt es: „Sportfahrzeuge mit einer BRZ unter 150 müssen mit einem zugelassenen Radarreflektor ausgerüstet sein.“ Also nichts da mit einer schwächeren Auslegung durch deutsche Behörden. Wer hätte das auch gedacht? Welche Eigenschaften ein zugelassener Radarreflektor haben muss, wird nicht ausgeführt. An anderer Stelle steht jedoch: „Die Kantenlänge bei dreieckigen Flächen des Reflektors (vorsichtshalber wird nicht gesagt, welche Kante des Dreiecks gemeint ist) sollte mindestens 30 cm betragen, der Radius bei Viertelkreisflächen mindestens 22 cm.“ Anders ausgedrückt: Ein Reflektor mit geraden Kanten (also meist ein Oktaeder) sollte ein Außenmaß von 60 cm haben, einer mit Kugelgestalt von 44 cm. Ganz schön groß und für Segelyachten eigentlich indiskutabel, wenn ständig fest installiert. Letzteres ist aber angesichts der vielen Schnellfähren durchaus wünschenswert und von anderen Autoritäten, wie nachfolgend beschrieben, dringend empfohlen.

Die „Sicherheitsrichtlinien der Kreuzer-Abteilung“, eine Erweiterung der ORC-Richtlinien, verpflichtend für Teilnehmer an Seeregatten und empfohlen für alle anderen, schreiben als Sicherheitsausrüstung einen Radarreflektor nach ISO 8729 vor (hat ja schließlich jeder Segler an Bord): „Achtflächige (gemeint sind wohl achteckige, d. h. mit 8 innen liegenden Ecken, d. Verf.) Radar-Reflektoren müssen einen Mindestdurchmesser von 457 mm besitzen; nicht-achtflächige Reflektoren müssen eine vom Hersteller attestierte Reflektionsleistung von >10 m² Kugelprojektionsfläche (Normdefinition) besitzen“. Der Reflektor ist „in Yachtstellung entsprechend den Empfehlungen des BSH an-

zubringen“, d. h. in bestimmter Neigung fest zu montieren. Ähnliches sagt die britische Maritime and Coastguard Agency (MCA) in ihrem Merkblatt MGN 349 von 2007 (Carriage and Use of Radar Reflectors on Small Vessels).

Wenn die Ausdrucksweise der KA-Richtlinien auch eine Zumutung ist, so stimmen die verschiedenen Anforderungen der maßgebenden Institutionen doch einigermaßen überein. Man sollte also meinen, dass konforme Lösungen auch auf dem Markt angeboten werden.

Was bietet der Handel an?

In den Katalogen der Anbieter von Bootszubehör finden sich verschiedene passive Radarreflektoren in oktaeder- oder kugelförmiger Gestalt. Nur einer davon entspricht in seinen Außenabmessungen in etwa den Forderungen der KA-Richtlinie. Nach der BSH-Broschüre reicht er schon nicht ganz aus. Eine „Zulassung“ oder auch nur eine vom Hersteller attestierte Reflektionsleistung besitzt keiner. Im Gegenteil. Bei einem Exemplar wird von „preiswerter Sicherheit“ gesprochen. Was für ein Gesülze! Was nützt ein guter Preis, wenn die Forderungen nicht annähernd erfüllt werden!

Dann werden noch die gefälligeren, röhrenförmigen „Easy Mobri“-Reflektoren angeboten, die selbst Regattasegler akzeptieren könnten. Aber von einer bestimmten Reflektionsleistung, einem Attest oder gar einer Zulassung findet man nichts. Keiner, selbst kein reddegewandter Verkäufer, weiß etwas Nachweisbares über ihre Wirkung. Nur der „Echomax 230“ in der Gestalt eines Fenders und in deutlich höherer Preisklasse erfüllt offensichtlich alle Anforderungen der Regelwerke. Aber wer hängt sich schon einen Fender ins Rigg? Außerdem soll ISO 8729 demnächst neu herauskommen, und dann gelten neue, weitaus schärfere Regeln.

Mit anderen Worten: es gibt keinen passiven Radarreflektor, der sowohl die Sicherheitsvorschriften

als auch die Wünsche von Bootsbesitzern bezüglich Eleganz und Schnelligkeit ihrer Yachten erfüllt.

Allerdings gibt es eine andere und wesentlich teurere Lösung: den aktiven Radarreflektor, englisch Radar Target Enhancer (RTE). Er wird sowohl vom MCA-Merkblatt als auch von der BSH-Broschüre empfohlen. Zwei Fabrikate sind auf dem Markt. Eins gibt vor, die BSH-Zulassung zu haben. Der RTE ist klein genug, um das Boot nicht zu verunstalten. Er sendet derzeit nur auf dem X-Band, was zwar nicht SOLAS-konform aber vielleicht nicht so sonderlich nachteilig ist, da jedes ausrüstungspflichtige Schiff mit einem solchen Radargerät ausgestattet sein muss. S-Band-Radare können zusätzlich verwendet werden. Seine wesentlichen Nachteile sind, dass er Strom verbraucht und das Portemonnaie schröpft. Aber was tut man nicht alles für einen Sicherheitsgewinn.

Aber nicht nur das. Tief im Innern hat auch jeder Schiffsführer die Befürchtung, verschuldet oder nicht, in eine Seeunfalluntersuchung zu geraten. Da wird durch eine Behörde gnadenlos aufgezeigt, was man an Sorgfaltspflichten alles versäumt hat. Ein gutes Argument, bei Anschaffungsüberlegungen großzügig über Geldfragen hinweg zu sehen. Schnell gucken wir mal in den jüngsten Untersuchungsbericht der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung vom Dezember 2008 (<http://www.bsu-bund.de/Unfallberichte>). Da wird eine Gefahrenherbeiführung einer Segelyacht bei dichtem Nebel in der Einfahrt zum Warnemünder Hafen behandelt. Die Sicherheitsausrüstung und das Verhalten der Besatzung werden im Detail beschrieben. Ein Radarreflektor, der in dieser Situation sicher notwendig gewesen wäre, wird nicht erwähnt. Zufall? Nachlässigkeit? Absicht? Oder ist ein Radarreflektor doch nicht so wichtig?

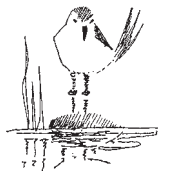
Nach diesen unbefriedigenden Ausführungen drängt sich dem Leser wahrscheinlich folgende

Frage auf: Was hast Du schlauer Schreiberling denn bei Dir selbst an Bord installiert? Nun, da die Regeln auseinander gehen und die Handelsprodukte auch davon noch abweichen, habe ich den Passus „if practicable“ in Anspruch genommen und mich für einen flauen Kompromiss entschieden: Ich fahre einen röhrenförmigen Easy Mobri Reflektor ständig fest im Want und den erwähnten annähernd richtlinienkonformen großen Oktaeder-Reflektor flach auseinander genommen in der Backskiste. Bei schlechter Sicht heiße ich ihn vor.

Ich überlasse Sie jetzt Ihren eigenen Überlegungen.

Nachsatz: Sie werden gemerkt haben, dass ich nicht eine dritte Frage gestellt habe, nämlich, was an Wissen und Versuchsergebnissen über die Wirksamkeit der verschiedenen Reflektortypen vorliegt. Das können und sollten Sie z.B. in Palstek 5/06 und in segeln 10/2006 nachlesen, wobei der erste Artikel der gründlichere ist. Beide sind sehr hilfreich zum Verständnis und helfen vielleicht, sich zu entscheiden. Aber mein Ansatz war ein anderer: Was schreiben Autoritäten vor, und was sollen wir einfachen Segler in unserer Verwirrung damit anfangen?

GAN



Beilagenhinweis
Bitte beachten Sie die Beilage
Ausschreibung Otterndorf Regatta sowie
die Einladung Kutter-Oldies in dieser
Ausgabe.

NOK Probleme

Scheinbar wenig Aussicht auf Änderung

Wir kennen es alle: unerfreulich lange Wartezeiten vor den Kanalschleusen. Die Schleuse geht auf, die Schiffe laufen aus, andere Schiffe laufen wieder ein, halb leer geht die Schleuse zu. Die Sportboote warten weiter. Warum? Für das Verhalten wird keine Erklärung abgegeben. Weder über UKW noch Lautsprecher. Normal? Nicht ganz. Fairerweise muss gesagt werden, dass der Schleusenbetrieb auch für Sportboote in gefühlt 95 Prozent aller Fälle zügig und reibungslos erfolgt. Aber das sollte eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein. Ist es aber nicht, da es zu viele Ausnahmen gibt. Oft motort man mit Kindern in Strom und Schwell vor Brunsbüttel, da dreht man im eigenen Abgas endlose Kurven vor Holtenau, jedes Mal ist ein Mal zu zuviel. Ich kenne das Problem nicht nur von unendlich vielen eigenen Kanalpassagen in über einem halben Jahrhundert, sondern auch von meinen früheren Tätigkeiten in der Kreuzer-Abteilung des DSV und später im Hamburger Segler-Verband. Es bleibt wohl eine unendliche Geschichte.

Unser Mitglied Reinhard Dargel hat mal wieder Pech gehabt. 1,5 Stunden hat er mit seiner Luffe 44 „Sophie“ am 11. Juli 2008 vor der alten Brunsbütteler Schleuse warten müssen. Nach einigen unerfreulichen Telefonaten und unbeantworteten Briefen hat er sich beim Bundesminister für Verkehr darüber beschwert, dass er so lange Kringel fahren musste, obwohl aus der Schleuse zweimal Sportfahrzeuge ausgeschleust wurden, ohne dass die wartenden 12 Yachten eingeschleust wurden. Als er den Schleusenmeister G. später darauf ansprach bekam er sehr unfreundlich unter anderem zur Antwort, dass ihn das nicht interessiere, vielleicht habe er ihn nur übersehen. 12 Yachten übersehen, für einen Schleusenmeister ist das schon

eine reife Leistung. Aber er ist ja auch nicht bei den Fliegern oder der Bahn angestellt.

Das Wasser- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel, bei dem seine Beschwerde endlich landete, bedauerte die Vorfälle und teilte Reinhard Dargel neben den üblichen Hinweisen auf die starke Verkehrskonzentration in der Sache mit:

„Eine Wartezeit von etwa 1,5 Stunden ließ sich jedoch für mich durch das o. a. herrschende Verkehrsaufkommen in den Kleinen Schleusen Brunsbüttel im Nachhinein nicht erklären. Ich habe unsere Schleusenmeister erneut hinsichtlich der Beobachtung der wartenden Sportboote vor den Schleusen sensibilisiert, des Weiteren wurde der diensttuende Schleusenmeister eindringlich auf den unsererseits zu pflegenden Umgangston hingewiesen.“ Und weiter: „Trotz dieser hohen Konzentrationen kommt es im Jahresdurchschnitt nur zu Beschwerden unterhalb des Promillebereichs. Dies gibt doch zu erkennen, dass ein Großteil der Sportbootfahrer mit dem am NOK angebotenen Dienstleistung weitgehend zufrieden ist.“

Das stimmt natürlich im Prinzip, scheint aber dennoch ein zweifelhafter Maßstab zu sein, da die meisten Menschen bekanntlich Ärger runterschlucken, sich auf den bevorstehenden Reiseabschnitt konzentrieren und Unangenehmes meist schnell verdrängen. Warten wir also auf die neue Segelsaison. Viel Hoffnung habe ich nach etwa 100 eigenen Kanalpassagen (ohne Schäden und mit zumeist schnellen Schleusungen, aber auch zahlreichen Wartezeiten und anderen Unerfreulichkeiten) nicht mehr, dass sich die gegenüber Sportfahrzeugen offenbar negativ eingestellte Haltung einiger Mitarbeiter im Staatsbetrieb NOK schnell ändern wird. Aber wie heißt es doch: Die Hoffnung stirbt zuletzt.

Jürgen Schaper

Aus dem DSV

Auszugsweise aus DSV-INTERN I-2009

Sportbootführerscheine werden reformiert

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee hat angekündigt, dass die Sportbootführerscheine modernisiert werden. Er sagte wörtlich: „Wir wollen das Führerscheinausbildungs- und Prüfungssystem an moderne didaktische Anforderungen anpassen und das gesamte System für Sportbootführerscheine entbürokratisieren. Wir leisten damit einen wichtigen Beitrag, den Wassersport auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten noch attraktiver zu machen.“ Der Kern der Reform sei die Umstellung der theoretischen Prüfung auf ein Multiple-Choice-Verfahren. Die theoretischen Prüfungsinhalte sollen überarbeitet, praxisferne Wissensfragen entfernt und dafür neue Aspekte, wie zum Beispiel der Umweltschutz, integriert werden. Der praktische Teil soll ausgebaut werden. „Nur das sichere Beherrschen von Notsituationen kann Leben retten, nicht nur das eigene, sondern auch das Dritter“, so Tiefensee.

Neue Wettfahrregeln Segeln 2009–2011

Seit 1. Januar 2009 gelten die neuen Wettfahrregeln, die von der International Sailing Federation (ISAF) im November vergangenen Jahres beschlossen wurden. Rechtzeitig vor der Segelsaison hat der Deutsche Segler-Verband jetzt die deutsch-englische Ausgabe des Regelwerks veröffentlicht. Das handliche Buch mit dem Titel „Wettfahrregeln Segeln 2009–2011“ ist zum Preis von € 10,- beim Vertriebspartner Delius Klasing Verlag oder im Fachhandel (ISBN 978-3-88412-463-5) erhältlich. Weitere Erläuterungen zu den von der ISAF beschlossenen Änderungen stehen auf der Website www.dsv.org im News-Bereich, siehe Meldung „Wettfahrregeln 2009–2011“.

Antifouling – alles auf einen Blick

Wer vor der Frage steht, welcher Unterwasseranstrich der richtige für sein Schiff ist, erhält wertvolle Hinweise auf der Website www.bewuchs-atlas.de. Im Menü „Wassersport“ ist dort die so genannte Bewuchsdatenbank im Aufbau, die umfangreich über die Bewuchsverhältnisse in verschiedenen deutschen Segelrevieren informiert und Empfehlungen für das jeweils wirksamste und umweltschonendste Antifouling geben soll. In einer Produktliste sind alle zulässigen Antifouling aufgeführt und entsprechend ihrer Toxizität unterteilt.

Im Bereich Gesetzgebung sind Informationen über nationale und internationale Bestimmungen zusammengestellt. Außerdem wird anhand einer Antifouling-Bibliothek und eines Organismen-Lexikons über die wissenschaftlichen Hintergründe der verschiedenen Bewuchsarten informiert. Die Bewuchsdatenbank ist in den vergangenen Jahren in Kooperation zwischen dem DSV und dem Hamburger Forschungsinstitut Limnolar entstanden, das zu den weltweit führenden Unternehmen im Bereich Fouling/Antifouling zählt. Die Bewuchsdatenbank wurde nun mit Hilfe von 31 DSV-Vereinen erweitert, die in der Saison 2008 Testplatten in ihren Häfen ausgehängt haben. Eine Antifouling-Empfehlung für die Elbe gibt es dort allerdings (noch) nicht.

Bundestag will Wassertourismus stärken

Der Deutsche Bundestag hat auf Antrag der Regierungsfraktionen zwölf Forderungen an die Bundesregierung beschlossen, um die Infrastruktur und das Marketing für den Wassertourismus in Deutschland zu verbessern. Dabei fordert der Bundestag die Bundesregierung unter anderem dazu auf, die Sport- und Wassersportwirtschaftsverbände bei Wasserstraßeninfrastrukturplanungen zu beteiligen und deren Interessen frühzeitig zu berücksichtigen. Weitere Informationen zum The-

ma siehe www.dsv.org, Meldung „Bundestag“.

Deutscher Seglertag 2009

2009, ein ungerades und damit ein Seglertagsjahr. Der DSV veranstaltet den Seglertag vom 9.–11. Oktober 2009 in Friedrichshafen/Bodensee. Im Programm stehen drei Diskussionsforen sowie die Arbeitstagung, in deren Rahmen ein Großteil des DSV-Präsidiiums und 16 Mitglieder des Seglerrates neu gewählt bzw. bestätigt werden müssen. Das Programm sowie Hinweise zu Terminen, Antragsstellung und Hotelreservierung sind unter www.dsv.org, Stichwort „Termine“, veröffentlicht. (Die SVAOe wird durch Delegierte vertreten sein.)

Dies und das

Viel Wissenswertes über Sicherheit

Der Fachverband Seenot-Rettungsmittel (FSR) hat eine handliche Informationsbroschüre sowohl für Anfänger als auch für erfahrene Wassersportler über Rettungsmittel herausgegeben. In dem Heft ist alles Wichtige und Wissenswerte über Rettungsinseln, Rettungswesten, Signalmittel, Kälteschutzanzüge usw. und deren Wartung lesbar dargestellt. Ferner sind die Kontaktdaten der speziellen Fachunternehmen aufgelistet. Angefordert werden kann das Heft beim FSR Tel.: 0221/595710, Fax: 0221/5957110, E-Mail: info@fsr.de.

Niederlande senken Promillegrenze...

Der Ministerrat der Niederlande hat beschlossen, analog zu der bereits auf dem internationalen Rhein bestehenden Regelung, im gesamten Land die zulässige Promillegrenze von zurzeit 0,8 auf 0,5 ‰ zu senken. Die Regelung soll im Sommer 2009 in Kraft treten.

...und verbieten das Einleiten von Abwasser

In den Niederlanden gilt seit dem 1. Januar ein Einleitungsverbot von Toilettenabwässern in alle Gewässer innerhalb der 12-Meilen-Zone. Im Gegenzug werden mehr als 300 Abnahmestationen installiert werden. Jede Marina mit mehr als 50 Liegeplätzen ist zur kostenlosen Abnahme von Abwässern verpflichtet. Dabei gibt es aber keine generelle Ausrüstungspflicht mit Fäkalientanks. Wie die Eigner mit dem Einleitungsverbot umgehen, ist ihnen selbst überlassen. Die Bootsbranche empfiehlt portable Chemietoiletten, wenn es keinen Fäkalientank an Bord gibt.

(Quelle: Bootswirtschaft 1/09)

ElbeLeuchtturmTag

Am 14. Juni findet erst- und vielleicht einmalig der ElbeLeuchtturmTag statt, veranstaltet von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und der Maritimen Landschaft Unterelbe. Beiderseits der Elbe soll auf die Arbeit der Verwaltung hingewiesen werden, und einige Leuchttürme sollen an diesem Tag zum Besteigen geöffnet sein. Die leuchtturmnahen Orte beteiligen sich mit einem attraktiven Begleitprogramm. Die Presse wird sicher noch Weiteres vermelden. Infos unter: www.elbeleuchtturm-tag.de.

Das Kehdinger Küstenschiffahrts-Museum in Wischhafen, Unterm Deich 7, das für die Restaurierung seines alten Kümos „Iris-Jörg“ gerade den Restaurierungspreis 2008 bekam, hat seine Leuchttürme-Ausstellung geöffnet und wird sein vor dem Haus stehendes Leuchtfeuer – das ehemalige Einfahrtsfeuer in die Wischhafener Süderelbe – anschalten. Auch zur Aktion „Offenes Denkmal“ am 13. September ist das Museum geöffnet. Öffnungszeiten und weitere Informationen über das interessante Museum: www.kuestenschiffahrts-museum.de

(Quelle: Museums-Logbuch Nr. 14, 2/09)

Hohes Durchschnittsalter der Segler

Laut Befragungsergebnis von 4.300 deutschen Wassersportthaushalten durch die Forschungsvereinigung für die Sport- und Freizeitschiffahrt sind rund 80 % aller Bootseigner zwischen 40 und 70 Jahre alt. Dabei beträgt deren Durchschnittsalter 56 Jahre. Bei Motorbootseignern liegt es zwei Jahre höher. 50 % haben bereits mit 30 ihr erstes Boot, mit etwa 45 das zweite und mit 60 das Traumschiff für den Lebensabend. Nur 5 % erwarben ihr erstes Boot nach dem 49. Lebensjahr. (Frage d. Red.: Sind die vielen Kinder, die zwischen 7 und 10 Jahren ihren ersten Opti haben, eigentlich in der Statistik enthalten?)

(Quelle: Bootswirtschaft 1/09)

Ein neuer Stander und noch mehr

Vereinsschapp im Frühjahr

Wenn Sie diese Nachrichten in Händen halten, dann hat für viele die Segelsaison schon begonnen. Doch für andere gibt es noch eine Menge zu erledigen und zu besorgen, zu montieren und zu

richten. Wie ist es zum Beispiel mit einem neuen Stander? Sehen Sie mal, wie der alte aussieht!

Wie immer wartet noch ein bisschen mehr im Vereinsschapp. Falls Sie einen Flaggenmast im Garten haben, könnte der eigentlich zum Beginn der wärmeren Jahreszeit einen neuen Stander oder schmalen Gartenstander nach dänischem Vorbild gebrauchen. Seit einiger Zeit gibt es auch den. Vorteil: Er kann das ganze Jahr wehen. Man muss ihn nicht abends wegnehmen. Nachteil: Nach einem Jahr ist auch er hin.

Hans-Jürgen Vorbau hat eine neue Kollektion an modischen Segelklamotten mit SVAOe-Emblem vorbereitet, die sie aus einer der vorigen Ausgaben der Nachrichten beigefügten Liste ersehen. Denken Sie also an die vielen kleinen Dinge, mit denen Sie sich selbst oder anderen immer eine Freude bereiten können. Die Geschäftsstelle hält einiges für Sie vorrätig und sieht Ihrer Bestellung gern entgegen.

Großer Gartenstander	€ 46,00
Kleiner Gartenstander	€ 36,00
Schmalere großer Gartenstander	€ 30,00
Großer Yachtstander	€ 8,70
Mittlerer Yachtstander	€ 7,00
Kleiner Yachtstander	€ 5,60
Mützenabzeichen	€ 7,70

BAUM & KÖNIG HAMBURG
The Classic-Yacht Broker

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

www.classic-yachts.de

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

Einkaufstaschen (Spi-Tuch)	€ 6,20	(Damen+Herren)	€ 75,00
Manschettenknöpfe	€ 10,30	Kinderjacken	€ 50,00
Große goldene Knöpfe	€ 4,00	Kinder Fleece-Pullover	€ 18,00
Kleine goldene Knöpfe	€ 3,50	Segel Cap**)	€ 8,00
Große schwarze Knöpfe	€ 1,00	Fleece Mütze**)	€ 1,50
Kleine schwarze Knöpfe	€ 0,50	Strickmütze (schwarz)	€ 25,00
Anstecknadeln geschwungen	€ 5,10	Aufkleber Faltblatt	€ 1,50
Anstecknadeln klein spitz	€ 5,10	Jubiläumspaketten	€ 10,00
Silberne Anstecknadeln*)	€ 13,00	Runde Stickabzeichen	€ 2,00
Goldene Anstecknadeln*)	€ 15,50	Chronik 100 Jahre SVAOe	€ 20,00
Krawatten Seide	€ 18,00	*) Nur für Berechtigte	
Herren Polo Shirts**)	€ 20,00		
Damen Polo Shirts**)	€ 20,00	Hinsichtlich weiterer Angebote weisen wir auf das Bestellblatt hin, das den Nachrichten Nr. 1/09 beilieg und in der Geschäftsstelle ausliegt und angefordert werden kann. Dort und auf den Zusammenkünften im Clubhaus können Sie alles ansehen, in Ruhe aussuchen und mitnehmen bzw. bestellen. Oder einfach 88 11 44 0 anrufen. Darüber hinaus steht eine Musterkollektion der Kleidungsstücke zur Ansicht bereit, nach der sie auswählen und bestellen können. Wir bitten um Verständnis, dass die SVAOe bei Zusendung von Artikeln allerdings das Porto berechnen muss. Die mit **) gekennzeichneten Dinge gibt es in verschiedenen Farben.	
Kinder Polo Shirts**)	€ 16,00		
Herren Sweat Shirts**)	€ 20,00		
Herren Polo Sweater**)	€ 28,00		
Rugby Shirts**)	€ 25,00		
Herren Fleece Jacke**) (dto. ProRainer)	€ 25,00		
Herren Fleece Pullover**) (dto. ProRainer)	€ 45,00		
Damen Fleece Jacke**) (dto. ProRainer)	€ 25,00		
Body Warmer (Weste **) (ProRainer-Jacken bestickt)	€ 28,00		
	€ 45,00		
	€ 25,00		



Christiansen

Bücher seit 1878

Neu erschienen:

DIE OSTSEE

Jann M. Witt führt in einem spannenden Streifzug durch die Geschichte der Ostsee. Dabei spannt er einen Bogen von den Wikingern über den Aufstieg der Hanse bis zum Zweiten Weltkrieg und dem vereinten Europa.

UNSERE ÖFFNUNGSZEITEN:

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

Bahrenfelder Straße 79, 22765 Hamburg-Ottensen
 Telefon: 040. 3 90 20 72 oder 040. 39 35 88
 Fax: 040. 3 90 68 87, info@buecher-christiansen.de
 www.buecher-christiansen.de



gebunden € 29,90

Das besondere Buch aus unserer Clubhaus-Bibliothek

„... und mein Boot war so klein“

Das Schiff des Durchschnitts-Seglers ist laut Statistik knapp neun Meter lang. Es geht natürlich auch viel größer. Es geht aber auch ganz, ganz klein. Die Yacht brachte kürzlich einen Beitrag über Mikro-yachting und die Teilnehmer der Regatta „Around in Ten“, die mit ihren zehn Fuß kurzen Booten um die Welt segeln wollen („Wenn Wille Zwerge versetzt“, Yacht 25–26/2008).

Einer der früheren Rekordhalter in der Winzlings-Klasse war der Amerikaner Gerry Spiess. 1979 segelte er mit seiner nur drei Meter kurzen „Yankee Girl“ ostwärts über den Nordatlantik, zwei Jahre später auch noch über den Pazifik. Spiess, von Beruf Lehrer, hatte sein Yankee-Mädel selbst entworfen, in seiner Doppelgarage baute er es aus Sperrholz und GfK. Nach stürmischer Erprobung auf dem heimatischen Weißen Bärensee geht es per Trailer zur Chesapeake Bay.

Im Marinemuseum von Newport News sieht er „Little One“, dreieinhalb Meter lang. Mit ihr wollte William Willis 1968 den Atlantik von West nach Ost überqueren. Nach dem dritten Versuch fand man „Little One“ treibend vor der irischen Küste, Willis blieb verschollen. Gerry Spiess lässt sich davon nicht abhalten, bringt sein Boot zu Wasser, verabschiedet sich von seinen Freunden, seinen Eltern und seiner Frau. „Als letzte rief ich Sally an. Sie begann sofort zu weinen. ‚Ich brauche dich!‘ wiederholte sie ständig. ‚Mach dir keine Sorgen. Wir sehen uns bald in England und machen uns dort eine herrliche Zeit.‘ Sie weinte noch, als ich einhing.“

Ab 1. Juni 1979 verlässt er Virginia Beach, am 24. Juli erreicht er Falmouth. Seine Frau erwartet ihn schon. „Alles in Ordnung? fragte Sally. Warum stützt du dich nicht auf mich?“



Gerry Spiess und „Yankee Girl“

Die Stütze kann er gut gebrauchen, denn die 53 Tage auf See waren mehr als strapaziös – zum Steuern hockt er über dem Spiegel, in der Kajüte kann er sich nicht mal lang machen, das Wetter hat auch etwas gegen ihn.

Das alles beschreibt Gerry Spiess mit Co-Autor Marlin Bree in „... und mein Boot war so klein“. Die Deutsche Ausgabe erschien 1982 in der Übersetzung von Hans G. Strepp beim Delius Klasing Verlag.

Nicht ganz so winzig, aber doch schon ziemlich klein war „Super Shrimpy“ („Shrimpy“) des Engländers Shane Acton. „Shrimpy“ war ein von Robert Tucker entworfener und auf der Werft C. E. Clark in Cowes gebauter Sperrholz-Kimmkieler, Typ Caprice, 5,50 m lang und 1,60 m breit. Mit diesem Boot startet Acton 1973 zur Weltumrundung, meist allein, teilweise mit „einer hübschen blonden, blauäugigen Schweizerin“. Er lässt sich acht Jahre Zeit für die 30.000 Seemeilen. Sein Buch erschien auf Deutsch unter dem Titel: „Shrimpy – Rekord-Weltumsegelung im 5 1/2 m-Boot“.

Es war übrigens auch eine Caprice, mit der Rollo Gebhard zum ersten Mal einhand den Atlantik überquerte. Nachlesen kann man es in „Seefieber“. (Ich segelte einige Jahre lang auch eine Caprice – „Consuela“ – auf der Elbe. Wenn es nach ihr gegangen wäre, hätten wir es weiter gebracht.)

Alle drei Bücher stehen in unserer Bibliothek zum Ausleihen. Viel Spaß beim Lesen!

Norbert Suxdorf

Bücher für das Frühjahr

400 Seiten Boote, Ausrüstung und noch viel mehr

Nicht mehr, wie gewohnt, zur hanseboot, sondern erst im neuen Jahr pünktlich zur Boot in Düsseldorf erschien diese einzigartige Möglichkeit, sich über Aktuelles auf dem Boots- und Ausrüstungsmarkt umfassend zu informieren. Abbildungen, Daten, Adressen und Preise bieten in übersichtlicher Form eine professionelle Kauf- und Vergleichsberatung. Der Bootsmarkt ist seit vielen Jahren langem nicht nur für den Fachhandel, sondern für jeden interessierten Wassersportler zu einem unverzichtbaren Compendium geworden. Man muss die Redaktion bewundern, der es immer wieder gelingt, fast 2.000 Abbildungen nebst Texten über Boote und 3.000 Adressen in dem über 400 Seiten starken Wälzer zu aktualisieren und übersichtlich und leicht auffindbar darzustellen.

Bootsmarkt 2009 – Europas größter Wassersportkatalog, 402 Seiten, 1700 Farbfotos und Zeichnungen, Delius Klasing Verlag, Bielefeld (ISBN 978-3-7688-2480-2) € 12,90

Alltagssorgen an Bord

Es sind die vielen kleinen Dinge an, bei und neben dem Segeln, die uns oftmals Kummer bereiten. Was mache ich nun? Wie beseitige ich das? Aber auch: Wie kann ich mich vorbereiten, dass es gar nicht dazu kommt? Wie kann ich Stress beim Schippern,

im Hafen und im Winterlager vermeiden? Das interessiert den Schipper schon, denn es sind nicht immer die großen und spektakulären möglichen Vor- oder Unfälle an Bord, sondern gerade die vielen kleinen Dinge, die oft und meist unnötig Stress verursachen. Diesem Thema widmet sich der segelerfahrene Autor dieses Praxisleitfadens, der sich mit mancherlei Problemen beschäftigt, die im Unterricht nicht gelehrt werden. Der Autor erklärt technische Vorgänge macht Abläufe transparent und prägt darüber hinaus das Verständnis zwischen Schipper und Crew.

Michael Naujok, Sicher segeln ohne Stress, 12 Seiten, 138 Farbfotos, 3 Abbildungen, Delius Klasing Verlag, Bielefeld (ISBN 978-3-7688-2494-1) € 14,90

Wind und Wetter auf See

Einen ganzen langen Winter lang haben sich – nicht nur – Wassersportler über das Wetter beklagt. Nun kommt die Zeit, in der sie es nicht nur erdulden, sondern auf Revier oder offener See auch überstehen müssen. Wenn man kann, geht man schlechtem Wetter am besten aus dem Wege. Aber vor verhängnisvollen Überraschungen ist man auf See nie sicher. Der Autor vermittelt in seinem Ratgeber zunächst die nötigen Grundkenntnisse und erläutert, wie man sich anhand der gelieferten Wetterinformationen am besten anpassen kann. Er beschreibt darüber hinaus die Nutzung neuer Technologien an Bord. Der leicht verständliche

Text ist kurz und präzise gehalten und eignet sich besonders für diejenigen, die keine großen Wälzer an Bord mitschleppen oder studieren wollen.

Chris Tibbs, Das Wetter – Handbuch für Wassersportler, 136 Seiten, 60 Farbfotos, 84 farbige Abbildungen, Delius Klasing Verlag, Bielefeld (ISBN 978-3-7688-2498-9) € 14,90

Fragwürdiges „Watching“?

Wer auf der Ostsee segelt, muss dieses Buch nicht zur Lektüre mitnehmen, denn Wale und Delphine gibt es dort nicht, und ihre kleinen Verwandten, die ebenfalls gefährdeten Tümmeler, werden in diesem Buch nur am Rande erwähnt. An Küsten, wo es die großen Seesäuger (noch) gibt, ist „Whale watching“ eine beliebte touristische Attraktion. Bei Touristen. Ob auch die Seesäugetiere dabei Genuss empfinden, wenn sie mit zahlreichen großen, hoch motorisierten Schlaubooten in den „Beobachtungsgründen“ rücksichtslos aufgestöbert und beunruhigt werden, ist zumindest zweifelhaft. Wie

man weiß, sind diese Tiere auch sehr gehöreempfindlich. Auf jeden Fall informiert dieser großformatige Band mit Texten, Abbildungen und unglaublich schönen Fotos sachverständig über alle Arten von Walen und Delphinen, ihre Lebensgewohnheiten und Gefährdungen, über Schutz und Bestand und über die Gebiete, wo man sie antreffen kann. Wenn auch nicht jeder für den „Voyeurismus nach Wal“ Verständnis haben wird, so ist es für alle, die mehr zum Thema „Wale und Delphine“ wissen wollen, auf jeden Fall empfehlenswert.

Trevor Day, Whale Watching – Wale und Delphine in der Natur erleben, 160 Seiten, 81 Farbfotos, 24 farb. Abbildungen, Delius Klasing Verlag, Bielefeld (978-3-7688-1957-2) € 24,90

Auf Leben und Tod

Mit einer weiteren Ausgabe der schönen Conrad-Edition hat der Verlag dankenswerterweise seine geschmackvolle Reihe der Werke dieses Seemannes und genialen Schriftstellers fortge-

B.Beilken Sachverständigenbüro für Kraftfahrzeuge

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

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

Bei schuldlosem Unfall...

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

Ihr Gutachten

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

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

Max Brauer Allee 218
Beilken@t-online.de

Tel.: 040 432086-0

22769 Hamburg
www.bbeilken.de

SEEKARTEN



Weltweit gut ankommen!

**Seekarten · Binnenkarten · Nautische Fachbücher
Elektronische Seekarten · Kartenplotter**

Bestellen Sie Ihren Gratis-Katalog

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



setzt. Neu herausgegeben wurde jetzt der 1914 abgeschlossene anspruchsvolle Roman „Sieg“ in einer neuen Übersetzung, in dem der Autor eine komplizierte und gefährdete Liebesbeziehung auf einer Südseeinsel schildert. Mit diesem Werk hat Conrad sein zentrales Thema fortgesetzt, die Verantwortung des Menschen in der Welt, der in seiner Einsamkeit und Not vor existenzielle Entscheidungen gestellt wird. Der tragische Stoff wird unverschnörkelt und packend geschildert. Ein Buch für lange Winterabende und geduldige Leser bei abgeschaltetem Fernseher und ein Kleinod der „Bibliothek der Meere“.

Joseph Conrad, Sieg – Die Geschichte einer Insel, 456 Seiten, Edition Maritim, Hamburg (ISBN 978-3-89225-600-7) € 16,90.

Unsterbliche Seegeschichte

Als Buch in unzähligen Ausgaben erschienen, in viele Sprachen übersetzt und bisher siebenmal verfilmt, gehört dieser großartige internationale Bestseller zu den besten Seeromanen, die der Fabrikarbeiter, Anarchist, Landstreicher, Goldsucher und Seefahrer Jack London, der dann doch noch studierte, in seinem kurzen aber abenteuerreichen Leben geschrieben hat. Selbst auf einem Robbenfänger gefahren, wusste er allzu gut worüber er schrieb, als er die Figuren des brutalen Kapitäns Larsen und den nach einer Kollision auf dessen Schoner „Ghost“ verschlagenen schöngestigen Helden van der Weyden schuf. Es ist immer wieder ein Genuss, dieses Buch zu lesen. Schön, dass dieses Meisterwerk in der „Bibliothek der Meere“ nun wieder vorliegt

Jack London, Der Seewolf, 304 Seiten, Edition Maritim, Hamburg (ISBN 978-3-89225-599-4) € 16,90



Zu guter Letzt

Die schwarze Scholle

Peter Wannack schickte uns die beiden Aufnahmen von zwei beim dänischen Fischer gekauften Schollen. Die Aufnahme zeigt die Unterseiten der abgezogenen Schollen. Eigentlich sollten ja beide weiß sein. Aber warum ist die eine schwarz? Auch der Fischer schüttelte den Kopf, so eine hatte er auch noch nicht gesehen. Wir haben beide Schollen gegessen. Die schwarze hat genau so gut geschmeckt wie die Scholle mit der weißen Unterseite. Vielleicht weiß ja ein Leser diese Merkwürdigkeit zu deuten? Sonst bliebe nur die Erklärung, dass die „Schwarze“ ein schwarze Seele hatte.



Seit wann gibt es schwarze und weiße Schollen?
Foto: Peter Wannack

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

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

Bürozeiten der Geschäftsstelle:

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

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

Redaktion: Jürgen Chr. Schaper · Oevelgönne 10
22605 Hamburg · Tel. 040/880 49 66 · Mobil 0171/3710797
Fax 040/600 878 81 · E-Mail: j.schaper@tleb.de

Die Redaktion behält sich vor, eingesandte Texte zu kürzen.

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

Anzeigen:

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

Die Bezugsgebühr ist im Mitgliedspreis enthalten.
Die Clubnachrichten erscheinen sieben Mal im Jahr incl.
Mitgliederverzeichnis oder Yachtliste.
Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier