



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

88. Jahrgang

Januar / Februar 2010

Nr. 1

Mit Schussfahrt ins neue Segeljahr!



J24 „Hungrier Wolf“ während der Warnemünder Woche 2009

Foto: Pepe Hartmann

In dieser Ausgabe

Editorial – mal anders	Seite 2
Es reicht!	Seite 3
Zwei Kommentare zu „Es reicht“	Seite 10
Aufruf zur Jahreshauptversammlung	Seite 12
Junioren spenden für Haiti	Seite 12
Dank an Elisabeth Klemm	Seite 12
Geburtstagsgrüße	Seite 13
Neuaufnahmen	Seite 13
Durch die Boddengewässer	Seite 14
Herbsttour	Seite 16
Adventstreffen in Eckernförde	Seite 18
Abbaden bei Schneegestöber?	Seite 20
Mit gefrorenen Segeln	Seite 22
Reif für die Insel	Seite 23
Gibt es segelfreie Zeit?	Seite 30
Nautische Nachrichten	Seite 30
Neues von der Unterelbe	Seite 31
Aus dem DSV	Seite 32
Dies und das – zur Erinnerung	Seite 32
Kartoffeltysker	Seite 33
Verkaufsanzeigen Opti und KZV	Seite 34
Zum neuen Segeljahr	Seite 35
Bücher für den Schipper	Seite 36

Beitragsabbuchung

Anfang April werden die gemäß Beschluss der Jahreshauptversammlung vom 23. Februar 2010 festgesetzten Beiträge der SVAOe von Ihrem Konto abgebucht.

Editorial – mal anders

Sie sind es gewohnt, an dieser Stelle ein Vorwort, eine Einleitung oder, wie man auf Neudeutsch sagt, ein Editorial zu finden. Meistens stammt es von mir. Das muss aber nicht sein, wie einige (wenige) Beispiele in den zurückliegenden Jahren gezeigt haben. Schließlich hat der Vorsitzende das Vorrecht, hier seine Meinung zu den Tagesproblemen oder Gedanken über den Tag hinaus zu verbreiten.

Zu diesem Jahresbeginn hat einmal nicht der Redakteur dieses Blattes, auch nicht der Vorsitzende, sondern ein früheres langjähriges Vorstandsmitglied, unser Ehrenmitglied Joachim Müntzel, in die Tasten gegriffen, um einige Gedanken zu Papier, oder moderner, zu PC zu bringen. Ich versage mir den Zusatz: „Viel Spaß beim Lesen“, denn ich finde es ziemlich ernst.

Aber ich wünsche allen Lesern trotzdem ein gutes neues Jahr – wir können es gebrauchen.

Jürgen Schaper
Kommodore



ES REICHT!

Eine Art Rückblick auf 2009.



German Classics 2009: „Penguin Café“ (1996, Colin Archer), dahinter 12er „Trivia“ (1937, Camper & Nicholson)

„Es reicht“ – das ist die Überschrift eines Essays von Matthias Matussek im „Spiegel“ vom 7.9.2009. Untertitel: „Von einem, der aus Versehen links wurde“. Ich leih' mir mal diese Überschrift, denn mir reicht's auch! Und den „Subtitle“ gleich dazu; nicht weil ich „links“ werde (wie wird man links?), sondern weil ich eine Wut im Bauch habe. Wut auf eine Reihe von Dingen, die mit „Segeln“ zu tun haben, mit den Politikern in unserem Lande, mit Behörden, mit dem DSV und mit mir. Denn auf mich habe ich auch eine Wut!

Ich muss in 2008 anfangen. Mit „Penguin Café“ und einer jungen Crew ging's Ende November zu einem letzten Törn elbab. Freitagabend, Dunkelheit, Regen, 3 Bft, raumschots, drei Stunden vor Niedrigwasser. Wir wollen vom YH Wedel nach Glückstadt. Keine große Sache also. Aber es ist kalt, der Regen wird mehr, und wir beschließen, den Kleinen Kohn achteraus, erstmal hinter'm „Pagen“ die Nacht abzuankern. Noch ist genug Sicht, um die Tonnen des Nebenfahrwassers zu erkennen. Plötzlich, knirscht, „Penguin Café“

schiebt sich mit 4 kn auf Grund und legt sich sofort auf die Seite. Wir konnten es nicht glauben, wir waren mitten im Fahrwasser und saßen fest, bei nur 1,80m Tiefgang. Na, prima! Drei Stunden warten. Der Regen verhielt sich ganz nach Murphy. Und dann war „Penguin Café“ endlich wieder frei. Natürlich, nun hatten wir keine Lust mehr auf „hinter'n Pagen“.

Frühes Frühjahr 2009. „Penguin Café“ hatte den Winter im Wasser verbracht, und es ging Freitagabend mit gleicher Crew los. Diesmal wollten wir nicht hinter dem Pagensand ankern, sondern hinter der Rhinplatte.

Zwei Stunden später: Wir müssen abbiegen ins Glückstädter Nebenfahrwasser. Innerhalb der Tonnen halten wir uns dabei etwas mehr an der Nord. Dann: Déjà-vue oder was? Es knirscht, es stoppt, und wir müssen feststellen: „same procedure as last year“. Danke! Man glaubt es doch nicht: Wir sitzen schon wieder. Wo? Mitten im Fahrwasser! Und erfahren dann am nächsten



Bessere Klos in Schweden? „Penguin Cafe“ in den Schären (Rücktour von den Sandham-Classics 2004, Kungliga Svenska Segel Sällskapet).

Morgen, dass wir nicht mal die einzigen waren, denen es so ging. Elbbekannt Segler, kennen jede Tonne, jedes Stack, sind jahrzehntelang im Revier unterwegs, und kommen plötzlich fest, wo flottes Wasser sein soll.

Wer ist verantwortlich? Ich kann mich nicht erinnern, in früheren Jahren schon einmal solche Probleme gehabt zu haben. Freunde sagen: Ursache ist die Fahrwasser-Vertiefung. Durch die von der Elbvertiefung verursachte höhere Strömungsgeschwindigkeit versanden die Nebenfahrwasser schneller. Regelrechte Barren entstehen vor und in den Einfahrten. Wenn das richtig ist, wovon ich mal ausgehe, dann haben doch die Schifffahrtsbehörden die Pflicht, hier rechtzeitig zu baggern oder mindestens die aktuellen Tiefen der Nebenfahrwasser in den Karten anzugeben? Oder müssen vielleicht wir baggern? Wir Segler, meine

ich. Schließlich sind wir bald die einzigen Nutzer! Doch, doch, so wird es kommen! Wir müssen baggern! Oder uns alle wieder Jollenkreuzer kaufen. Oder aufhören mit Segeln.

Zeichen unserer Kultur: WC's am NOK!

Auf den Gedanken aufzuhören konnte ja auch kommen, wer im vergangenen Jahr die Berichte und Kommentare unserer SVAOe-Fachleute zum Führerschein-(Un)wesen gelesen hat. Ja, passiert denn da irgend was? Hat sich der Hamburger Segler-Verband der Sache angenommen? Und was macht eigentlich der DSV? Ist der eigentlich unsere Interessenvertretung oder vertritt der DSV vor allem seine eigenen Interessen? In Sachen Elbvertiefung zum Beispiel oder, kleiner Sprung, in Sachen Nord-Ostsee-Kanal. Es kann doch nicht sein, dass wir Segler und Motorbootfahrer seit 1950 darauf warten müssen, dass uns das

NOK-Personal wie zurechnungsfähige Menschen behandelt oder vielleicht sogar als Kunden! Ob wir damit überhaupt klarkommen? Wie wäre es, wenn im hochentwickelten Deutschland, am NOK, der jährlich von vielen hundert ausländischen Yachten frequentiert wird, zeitgemäße Sanitärräume gebaut würden? Oder steht die „Minimalversorgung“ in Holtenau etwa schon unter Denkmalschutz? Um gerecht zu sein: Einmal habe ich erlebt, dass ich ausgezeichnet behandelt wurde: Rücktour von Kiel im Sommer 2009. Und nie werde ich vergessen, was der Schleusenmeister sagte, als ich mich beim Bezahlen der Kanalgebühren für die hervorragende Kommunikation bedankte: „Ich bin ja auch erst kurz hier, ich komme von einer anderen Behörde, die hat uns auf Kunden trainiert“.

Zuviel CO₂ = Renaissance der Holzboote?

Was machen wir eigentlich, wir Segler, wenn es CO₂-mäßig eines Tages „dicke“ kommt? Beim sogenannten Klimagipfel in Kopenhagen gab's, so

hört man, ja schon einige Organisationen, die dafür plädiert haben, jedem Menschen ein CO₂-Konto einzurichten. Sinngemäß: wer fliegen will, muss auf das Steak verzichten oder für den nächsten Weg das Fahrrad nehmen. Da wären wir Segler dann im Vorteil.

Aber kann man das rechnen? Oder ist das alles Blödsinn, weil am Ende die Wissenschaftler Recht bekommen, die den Klimawandel dem Ausbleiben der Sonnenprotuberanzen zurechnen? Und was, wenn wir in der Atmosphäre CO₂ so weit reduzieren, dass zu viel Wärmestrahlung von der Sonne auf die Erde gelangen würde. Mann, wird das schwierig! Immerhin können wir Segler ja sicher davon ausgehen, dass die Bundesregierung à la Abwrackprämie ja wohl mindestens den Wiedereinstieg auf Holzboote fördert. Denn in Holz wird langfristig CO₂ gebunden, und das ist gut. Übrigens auch in Büchern! Ein Hoch auf alle Bibliotheken! Scherz beiseite! Vielleicht hilft uns

Suchen nach Perfektion!

Nur das Beste für den Skipper und das Schiff!

Einmal ein richtiges Fernglas aus unserer neuesten Generation in die Hand nehmen. **LEICA-ZEISS-SWAROVSKI-STEINER-NIKON** und Sie werden staunen über die Brillanz, Helligkeit, Schärfe, das große Sehfeld und auch das volle Sehfeld für Brillenträger, wasserdicht, gummiarmiert, Nahbereich von 1,5 bis 2,90 Meter. Bringen Sie Ihr altes Fernglas mit und vergleichen kostenlos in unserem Geschäft mit Blick auf den Hafen und unseren Hamburger Michel! Und Sie werden sehen um wieviel besser die neuen Ferngläser sind. Wir können Ihnen schon ein gummiarmiertes, wasserdichtes **STEINER Fernglas 7x50 Navigator** für nur **299,- Euro** liefern. Und wir haben alles vorrätig zum Testen. Da die Auswahl groß ist, gern Platz hier aber klein, nehmen Sie einfach Kontakt mit uns auf, wir stehen auch gern telefonisch zur Verfügung. Kostenlos senden wir Ihnen auch unsere kleine Broschüre „die Merkmale guter Ferngläser“ und Unterlagen mit den Neuheiten. **Betriebsferien vom 8. März bis 21. März**



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



„Penguin Café“ versiegelt von der „British Classic Week 2006“ auf der Isle of Wight nach Dartmouth, Südengland
Fotos: Jochachim Müntzel

ja nur ein steifer Grog. Oder zwei. Drei darf ich ja wieder nicht mehr sagen, das wäre „political“ not correct!

Correctness, Kutter & Kulturvernichtung

„Not correct“ soll wohl gewesen sein, was wir von den Organisatoren von „60 Jahre Kutterzirkus“ im letzten Jahr als Einladung erhielten. Da war klar, die, die früher Kutter gesegelt haben, neigen dem Alkohol zu. Mindestens. Und den sturmerprobten Organisatoren wehte etwas Wind um die Nase. Macht ja nix. Ich hatte den Text eigentlich mehr für eine Art „Satire“ gehalten. Denn, mal ehrlich, war das wirklich falsch zu verstehen in einem Verein, der so oft wie die SVAOe für vorbildliche Ausbildung geehrt wurde? Und in der Tat: Da war sie dann, die große Feier im Hamburger Yachtha-

fen: 60 Jahre Kuttersportfest! So an die 200 Ex-Kuttersegler bevölkerten Hafen, Kutter und Hallen. Was man sah: Ärzte, Unternehmer, Therapeuten, erfolgreiche Handwerker, leitende Angestellte, Beamte und Künstler, auch ein Lebenskünstler wurde gesichtet! Alles ehemalige Kuttersegler, die für annähernd 5.000* Segler standen, die in den vergangenen 60 Jahren auf den Kuttern Segeln gelernt haben. Und nicht nur das, sondern auch: soziales Verhalten, füreinander eintreten, mit Alkohol umgehen, mit dem anderen Geschlecht und mit den „Erwachsenen“, zu denen sie unweigerlich irgendwann auch mal selbst gehören werden, gelassen und engagiert!

Die Reminiszenzen an das frühere Norddeutsche Jugendsegelertreffen in Louisenlund 2007 und

2009 im Hamburger Yachthafen sind der lebendige Beweis dafür, dass die Vereine an Elbe und Ostsee mit den Kuttern nicht nur das Segeln insgesamt gefördert haben, sondern auch eine seglerische Kultur, die ich in den Regattaszene so nicht wieder finde.

Kutter, das sind klassische Yachten!

Einen nicht geringen Schreck hat es mir deshalb versetzt, dass auf eben dieser Veranstaltung nur 3 (in Worten: drei) Kutter mit jugendlichen Crews am eigentlichen Kutterzirkus teilgenommen haben. Was ist das? Wo sind die alle? Wo ist jemand, den ich sofort dafür beschimpfen kann?

Die SVAOe hat jahrzehntlang die Kultur des Kuttersegelns gefördert und lange Zeit fünf JWK unter Segeln gehabt. Allein die Kuttercrews stellten rund 80 Jugendliche. Hinzu kamen Optis und Jollen und die Jugendlichen, die auf Yachten von Mitgliedern gesegelt haben. Heute hat die SVAOe noch knapp 60 jugendliche Mitglieder. Und wir lassen grundlos eine Kultur verschwinden, für die unser Verein einmal Leitbild war in Deutschland. Und das in Zeiten, in denen vielerorts, sicher nicht zu Unrecht, ein „Back to the roots“, gepredigt wird, weil die Ressourcen dieser Welt endlich sind. Auf einem Kutter können wir etwa doppelt so viele junge Menschen ausbilden wie auf einer gleich großen konventionellen Yacht. Und nicht schlechter!

Die SVAOe läßt sich für mich am besten mit einem wunderbaren Baum vergleichen. Gesund, und mit vielen Ästen für viele unterschiedliche Interessen und Ideen. Mit Bewunderung beobachte ich seit einigen Jahren einen sich neu bildenden Ast, auf dem sich durch das Engagement gestandener Mitglieder eine erfrischend unbekümmerte Szene entwickelt hat. Auf der „Luv“, auf der „Philomena“, auf „Cool Runnings“, auf „Gunvör“ und unseren J24 Yachten mischen sich junge und ältere Regattasegler, die sich nicht nur regelmäßig am



Die „Helgoland“. „Mutter aller Kutter“ nannte sie Ulrich Körner, SVAOe, in seinem gut recherchierten Artikel für den Freundeskreis Klassischer Yachten

Baltic Sprint Cup und anderen Ereignissen dieser Art beteiligen, sondern auch schon mal den Wintersport-Urlaub miteinander verbringen.

Aber dass dieser Ast so wunderbar neu wächst, darf uns doch nicht davon ablenken, dass ein anderer Ast droht beim nächsten Sturm einfach abzuknicken. Ganz ohne Not, meine ich. Denn Jugendliche tun üblicherweise das, was ihre jeweilige Peer-Group für „in“ hält. Vereinfacht gesagt: Wäre Kuttersegeln angesagt (à la mode...), könnten wir jetzt zwei, drei oder gar mehr Kutter besetzen. Und alle anderen Vereine die ihrigen. Das aber ist nicht der Fall, und das liegt auch daran, dass wir, die SVAOe, jahrzehntlang Leitverein der Kutterszene, dieses Thema in den letzten Jahren mehr und mehr aus den Augen verloren haben.

Ich finde, unser Jugendleiter Sven Becker macht einen hervorragenden Job. Das konnte man sehen, als er Anfang Dezember anlässlich der 420er-Taufe und des 40-jährigen Jubiläums der „Teufelsbrück“ zu einem Fest im Clubhaus einlud. Ein Fest mit einer wunderbar entspannten Atmosphäre! Da waren die tapferen 10, 12 letzten „Kutterrussen“,

* rd. 30 Kutter auf Nord- und Ostsee x 8 Crew x 60 Jahre geteilt durch einen durchschnittlichen Kutterzeit von 3 Jahren = 4.800



Gute Typen: Die „Teufelbrück“-Kuttercrew erhält während der Herbsttour 2002 auf „Penguin-Café“ Schlechtwetter-Asyl und ein viergängiges Menü.

da waren Opti- und Jollensegler und Jung-Yachties und alte Haudegen und -deginnen, zusammen im Gespräch. Grandios! Aber Sven Becker braucht, was die Kutter angeht, Unterstützung. Von uns allen, vor allen Dingen aber von denen, die einmal selbst Kutter gesegelt haben. Wussten Sie, dass wir abends auf dem Fest von den Jugendlichen hervorragend „bekocht“ worden sind? Die können kochen!! So was muss man doch erhalten! Die Frage ist, und da stimmen die jungen Kuttersegler sofort zu: Wie schaffen wir es, diese Form des Segelns, die auf Grund der Synthese von Freiheit und Verantwortung genau so attraktiv ist wie andere, wieder attraktiver zu machen und ins Bewusstsein der 14- bis 18-Jährigen zu bringen?

Eine „Task Force“ für die Kutter!

Vielleicht sollten wir damit beginnen, wieder die eigenen Kinder oder Enkel und die Kinder von

Freunden in diese Richtung zu lenken. Denn was so gute Ergebnisse zeitigt (siehe 60 Jahre Kutterzirkus), ist nicht nur erheblich besser, als es in den letzten Jahren oft dargestellt worden ist, es ist gut, es ist echte Kultur! Und jetzt wissen Sie, warum ich auf mich selbst so wütend bin. Weil ich, der ich auf der „T“ segeln gelernt habe, diese Entwicklung „verpennt“ habe. Ich habe es nicht bemerkt. Und ich habe nichts dagegen getan. Wir brauchen eine „Task Force Kutter“, und wer mithelfen will, melde sich bitte bei mir.

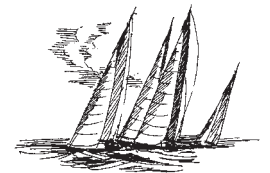
Wütend bin ich übrigens immer noch. Trotz eines wunderbaren Segelsommers. Wir beginnen die alljährliche „Großtour“ mit „Penguin Café“ gern auf Helgoland. Das ist unser einziges Ziel. Dort machen wir ein, zwei Tage „Vorurlaub“, schauen dann auf die verschiedenen Wetterberichte und entscheiden, welche Karten wir rausholen. Ost-

friesische Inseln und Holland, Schottland und England, Nordfriesische Inseln, Nordsee und Skagerrak oder Ostsee. Das Wichtigste: immer erstmal der Wetterbericht. Und auch, wenn „Penguin Café“ eine klassische Yacht ist, so bedienen wir uns doch moderner Geräte, wenn es um Navigation und Wetter geht. Aktuelle Seewettervorhersagen aus dem Internet bieten eine hervorragende Grundlage für die Törnplanung, da trage ich sicher Eulen an Ihren Kartentisch. Einen dicken Hals aber bekomme ich, wenn ich sehe, wie umständlich es ist, beim Deutschen Wetterdienst zur Seewettervorhersage zu kommen. 9 Klicks. Ungelogen!

Bei DMI – Vejret i Danmark reichen 2 Klicks. Und das britische Met Office will auch nicht mehr und ist zudem hervorragend aufgebaut. Warum muss es bei uns immer so kompliziert sein. Der DWD ist ja eine segensreiche staatliche Einrichtung, die im

Wesentlichen durch Steuergelder finanziert wird. Also sind wir Segler da doch auch Kunde. Oder kriege ich jetzt schon wieder etwas durcheinander? Jedenfalls würde ich mich freuen, wenn dies bei uns künftig so einfach funktionieren würde wie in Skandinavien oder England. Und zwar ohne Extra-Lesezeichen für jede Seite! Es reicht jetzt mit diesem Artikel, finden Sie auch?

Joachim Müntzel



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

Zwei Kommentare zu „Es reicht!“

Joachim Müntzel schreibt sich seinen Ärger von der Seele, was verständlich ist, aber nicht unkommentiert bleiben kann. Mein erster Kommentar bezieht sich auf seine Vermutung, dass die Sedimentation der Nebelnelben mit den vergangenen Elbvertiefungen zu tun hat. Um es vorwegzunehmen, die Vermutung ist richtig. Nicht richtig ist jedoch sein Erklärungsversuch dazu. Und da die Unwissenheit über mit der Tide zusammenhängende Vorgänge auch bei Seglern groß ist, hier die Erklärung dazu: Die Fortschrittsgeschwindigkeit der Tidewelle ist einzig von der Wassertiefe abhängig. Je größer die Tiefe ist, desto schneller bewegt sich die Welle den Strom hinauf. Durch die vergangenen Vertiefungen ist es im Fahrwasser der Elbe erheblich tiefer als in den Nebelnelben, so dass an den stromauf gelegenen Enden der Nebelnelben unterschiedliche Tidephasen von Haupt- und Nebenstrom aufeinandertreffen. Im Hauptstrom ist also eher Niedrigwasser als in der Nebelnelbe, mit der Folge, dass der Flutstrom von der „falschen“ Seite, also von Süden oder Osten in die Nebelnelbe eindringt. Dort trifft er auf den „richtigen“ Flutstrom, also den, der von Norden oder Westen kommt, und es entsteht eine Zone mit Stauwasser, wo die vom Wasser mitgeführten Sedimente absinken und es flacher wird. Erst nach einiger Zeit gibt es dann in der Nebelnelbe durchgängigen Flutstrom. Das ist die Ursache dafür, dass es im Kartoffelloch, an den Südenden der Schwarztonnensander und der Pagensander Nebelnelbe, der Lühesander Süderelbe sowie am Ostende der Hahnöfer Nebelnelbe so flach geworden ist. In den aktuellen Seekarten sind diese Tiefen übrigens eingezeichnet, so dass Joachim nicht unbedingt hätte auflaufen müssen. Muss der Staat nun die Nebenfahrwässer tief halten? Schön wäre es jedenfalls, weil sonst auf

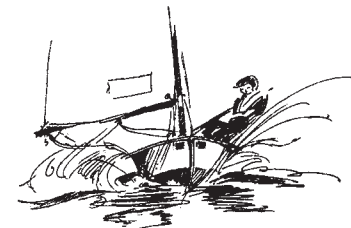
lange Sicht die meisten Segler dort nicht mehr segeln könnten und die Vielfalt des Naturraums Elbe verloren ginge. Einen Rechtsanspruch darauf gibt es leider nicht.

Mein zweiter Kommentar bezieht sich auf sein Bedauern zum Thema Niedergang des Kuttersegelns. Um mich nicht dem Verdacht auszusetzen ich würde das drohende Ende der Kuttersegelei gutheißen, möchte ich mich hier vorweg ganz klar zu dieser speziellen Lebensform bekennen, denn schließlich habe ich selbst 8 Jahre lang Kutter gesegelt. Joachim wird nächstes Jahr 60 und so schreibt er wie viele Ältere gerne nach dem Motto „früher war alles besser“. Ich meine aber, dass man sich damit abfinden muss, dass „früher vieles einfach nur anders war“. Schaper hätte sicher Darwin mit: „Nichts in der Geschichte ist beständiger als der Wandel.“ zitiert.

Als ich 1999 Vorsitzender wurde, hatte die SVAOe 3 Kutter, als ich 11 Jahre später das Amt an Andreas übergab, nur noch 2. Die „Oevelgönne“ war bei einer Regatta von einem anderen Kutter mittschiffs gerammt worden und war nicht wirtschaftlich zu reparieren, zumal sie unser schlechtester Kutter war. Dies war übrigens nicht den Kutterseglern anzulasten, sondern der Werft und sicher auch der damaligen Bauaufsicht. So fand die „Oevelgönne“ ihren Weg ins Tammsche Museum und ist dort nach einem Wechsel in der Museumsleitung, wie man hört, der Kettensäge zum Opfer gefallen. Shame on you! Zurück zum eigentlichen Thema: Die „Oevelgönne“ fehlte uns nicht, da in der folgenden Saison nur noch Mannschaft für 2 Kutter vorhanden war. Dies trotz großer Anstrengungen aller. So wurde die hervorragend renovierte „T“ auf der hanseboot unter großem Beifall ausgestellt. Dazu gab es einen gut gemachten Flyer in tausendfacher Auflage, der über das Kuttersegeln informierte. Unsere Optikinder wurden zum

Kuttersegeln genötigt. Auch an Schulen wurden Aufforderungen, sich für die Kuttersegelei zu interessieren, ausgehängt. Zuletzt gab es sogar Kurse der Hamburger Sportjugend, die Jugendlichen das Kuttersegeln nahe bringen sollten. Resonanz: Null, nada, zero, gar nichts! Neue Mannschaftsmitglieder kamen nur über Freund- oder Liebschaften mit den vorhandenen. Die übrigens betreiben die Lebensform Kuttersegeln genauso inbrünstig wie wir das damals getan haben. Da hat sich also nicht viel getan. Heute können wir gerade noch einen Kutter besetzen. Was aber soll man tun, wenn das Schanghaien verboten ist und im Gegensatz zu unserer Zeit (jetzt fange ich auch schon damit an!) die Freizeitangebote für Kinder und Jugendliche ungleich größer sind? Ich weiß es leider nicht. Es hat wohl alles seine Zeit. So war ich auch sehr froh, als motivierte junge Segler und Seglerinnen uns aufforderten, J24-Boote zu kaufen und als dieses Projekt jedenfalls bis heute in jeder Hinsicht als erfolgreich zu bezeichnen ist. Besonders im Hinblick auf die Identifikation mit der SVAOe stehen die J24-Crews den Kutterseglern in nichts nach und zumindest hier war es früher nicht besser oder anders. Joachim, ich wünsche Dir viel Erfolg bei Deiner Task Force, auf die ich neugierig bin und die ich nach Kräften unterstützen werde.

Marcus Boehlich



FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

Eine Länge voraus.

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

WWW.FIRMENICH-YACHT.DE

Ein Unternehmen der
 GÖSSLER, GÖBELT & WOLTERS GRUPPE

Jahreshauptversammlung der SVAOe

„Nicht wie der Wind weht, sondern wie wir die Segel setzen, darauf kommt es an!“

Auf der Jahreshauptversammlung der SVAOe bewerten die Mitglieder die Arbeit ihres Vorstandes und der Ausschüsse für das vergangene Jahr. Sie üben Kritik, stellen Anträge, machen Vorschläge und setzen Kurs ab für das neue Jahr. Nicht zuletzt durch die anstehenden Wahlen.

Dies ist auch eine gute Gelegenheit für diejenigen, die neu zu unserer Gemeinschaft gehören, sich über alles zu informieren, was sie schon immer über die SVAOe und ihre Aktivitäten wissen wollten, und andere kennen zu lernen.

**Dienstag, 23. Februar 2010
bitte schon um 19.00 Uhr!
im Clubhaus, Neumühlen 21,
22763 Hamburg
(Bus 112 bis Lawaetzweg)
Das Clubhaus ist ab 18.00 geöffnet.
Wir bitten um rechtzeitiges
Erscheinen.**

Eine schriftliche Einladung mit der Tagesordnung und den Berichten der einzelnen Vorstandsmitglieder wurde rechtzeitig zugesandt. Lest sie aufmerksam durch. Meckert, lobt und tadelt, regt an, arbeitet und gestaltet mit, bringt euch mit neuen Ideen ein, davon lebt eine Gemeinschaft – auch die unsrige!

SVAOe-Junioren spenden für Haiti

Freitagabend, den 19.1.2010 fand in unserem Clubhaus ein Treffen unserer ehrenamtlichen Mitglieder statt. Mit von der Partie waren auch acht Junioren von unseren J24-Crews, die uns wieder einmal aufs Beste bewirteten. Klar, dass man sich nicht lumpen ließ und ein üppiges Trinkgeld eingesammelt werden konnte.

Doch dann der Clou: unsere Junioren spendeten den Erlös von € 1.006,55 (!) an die Kindernothilfe für die Erdbebenopfer in Haiti!



Unser Dank für diese großartige Geste geht an:

Maximilian Bischof, Timo Böök, Laura Hatje, Janne Höpken, Philippine Lunau, Hendrik Preuß, Bele Schütt und Ole Wittenberg.

Ein Dankeschön an Elisabeth Kemm

Viele Jahre lang hat Elisabeth sich um die Organisation unseres Vereinsbusses gekümmert.

Zu (fast) jeder Tages- und Nachtzeit stand sie zur Verfügung, um die Auslieferung und Rücknahme zu regeln und die „Fahrpläne“ zu koordinieren.

Jetzt gibt es einen neuen Bus, und Andreas Gustafsson hat dankenswerterweise diesen Job übernommen.

Und darüber hinaus war Elisabeth immer dabei, wenn es galt, anlässlich der Tannenbaum-Regatta die Teilnehmer und Besucher mit Würstchen und Grog zu erwärmen.

Vielen Dank, Elisabeth, für deinen langjährigen Einsatz!

Herzliche Glückwünsche!

Herzliche Wünsche für das neue Lebensjahr gehen in dieser Ausgabe unserer Nachrichten an diejenigen, die in den Frühjahrsmonaten des noch jungen Jahres Geburtstag haben. Wir wünschen allen einen guten Kurs durchs neue Lebensjahr. Besondere Grüße gehen an die Runden oder fast Runden von Alt und Jung im März und April:

01.03.	Karl-Heinz Klötcher	70 Jahre
03.03.	Dirk Feldhusen	30 Jahre
05.03.	Thomas Pätzel	55 Jahre
11.03.	Peter Maylandt	70 Jahre
11.03.	Rolf H. Rodmann	65 Jahre
16.03.	Jutta Behl	60 Jahre
16.03.	Jan Wagner	40 Jahre

17.03.	Ernst Thomas	75 Jahre
19.03.	Michael Schüler	55 Jahre
22.03.	Manfred Stein	70 Jahre
24.03.	Jan Haza	60 Jahre
28.03.	Janna Bartels	30 Jahre
28.03.	Dr. Michael Slevogt	55 Jahre
31.03.	Jörn Groth	65 Jahre
06.04.	Heidi Barthodzie	70 Jahre
07.04.	Ragna Thönnessen	20 Jahre
12.04.	Wolfgang Treu	80 Jahre
13.04.	Karsten Brand	50 Jahre
27.04.	Annemarie Stamp	60 Jahre
28.04.	Dr. Stefan Hummelt	55 Jahre

Beckerbillett · Hamburg
Eintrittskartendruck und Kassensysteme

Telefon 040 - 399 202-0 · Telefax 040 - 399 202 99
dtp@beckerbillett.de · www.beckerbillett.de

Auto wieder vor dem Yachthafen zu parken, wo auch der Hänger sicher abgestellt werden konnte, bevor der Run auf die wenigen kostenfreien Parkplätze begann. Danach machten wir unsere J-Jolle ‚wasserfest‘, dass heißt wir überklebten die Ritzen zwischen den Decksplanken mit durchsichtigem Tesafilm und auch das Deck von innen. Dadurch wurde verhindert, dass Spritzwasser eindringt. Die Jolle wurde mit allem Gepäck voll beladen, die große Genua musste aus Platzgründen im Auto bleiben. Fernziele waren Hiddensee und Stralsund, vielleicht Usedom, auch Polen durch das Achterwasser hätte ich gerne gemacht, aber die Zeit von sechs Tagen würde nicht ausreichen.

Der Weg war das Ziel.

Die Gegend ist uns recht gut bekannt, so konnten wir die Zeit an Land ohne viel Suchen ausgiebig genießen. Wir hatten die Tage meist so eingeteilt, dass wir nach ein paar Stunden Segeln zum Mittagessen uns bekannte Örtlichkeiten aufsuchten und auch den einen oder anderen Blick vom Deich auf die offene Ostsee warfen, danach segelten wir weiter zum nächsten Übernachtungsplatz.

Auf so Exoten wie uns sind die Yachthäfen nicht mehr eingestellt, deshalb haben wir dann auch zwei Nächte in der Natur geankert.

Durch die Boddengewässer

Sechs Tage ohne Motor mit der J-Jolle

Im Sommer wollte ich es mal wieder wagen, das Tourensegeln auf einer 22 qm-Rennjolle. Mein Sohn Marek – 18 Jahre – sagte sofort ja, was mich mit etwas Stolz berührte. So packten wir Anfang August unsere Seesäcke und trailerten die fast 90 Jahre alte ‚Woge‘ J 127 nach Ribnitz-Damgarten am Ende des Saaler Boddens. Die Großwetterlage war gut.

In Ribnitz übernachteten wir in der Jolle auf dem Parkplatz vor dem Yachthafen. Slippten sie im Stadthafen ganz früh morgens ab, um dann das

Am ersten Tag ging es mittags nach Wustrow, abends durch die Borner Bülden nach Born. Am nächsten Tag haben wir mittags Prerow angefahren. Dazu hatten wir den ganzen 7 km langen Prerow-Strom durchsegelt, vielleicht 45 Minuten lang. Auf dem Rückweg mussten wir kreuzen, das dauerte dann etwas länger und machte viel Spaß. Die Meiningenbrücke öffnete um 18:00 Uhr das letzte Mal, doch kamen wir etwas zu spät. So wurde kurz abgetakelt, der Mast gelegt und unter den Brücken hindurch gepaddelt, das waren eine alte Drehbrücke und eine Pontonbrücke. Abends lagen wir in Zingst, zwischen riesigen Yachten,



Sechs Tage Segeltour auf der ‚Woge‘ -J 127, von Ribnitz-Damgarten bis Wolgast (Karte: Google-Maps)



① Meiningenbrücke ② Nacht in flachem Wasser ③ Stralsund an Steuerbord ④ Segeln durch den Peenestrom mit der Flagge Altonas am Heck

von denen einige mehrere Wochen dort liegen, statt zu segeln.

Der nächste Tag brachte Dauernieselregen. Die Persennig hielt gerade so eben das Wasser ab. Am Nachmittag segelten wir dann einfach weiter, und verbrachten an der Grenze zum Nationalpark eine wunderschöne Nacht. Wir ankerten etwa 100 Meter vom Ufer entfernt bei 25 cm Wassertiefe. Überhaupt gibt es in diesen Gewässern sehr große flache Regionen mit 20 bis 50 cm Tiefe. Mit der Jolle hatten wir oft das Fahrwasser verlassen und waren problemlos über die Untiefen gesegelt. Das Schwert diente als Lot, ein Klappuder ist ein Muss.

Man sollte nur aufpassen, dass es nicht zu flach wird, denn der Wasserstand kann sich durch Windbedingungen auch ändern. Ich möchte nicht eine voll beladene J-Jolle hunderte Meter gegen den Wind zurück in tiefes Wasser ziehen müssen.

Während wir am Bock entlang segelten, hatte Marek sich die Windvorhersage für die nächsten Tage via Handy aus dem Internet besorgt. Wir sollten noch ein paar Tage schönes Wetter mit leichten Nordwinden, ostdrehend, bekommen. Deshalb der Entschluss, nicht Hiddensee anzulaufen, sondern durch den Strelasund zu segeln und quer über den Greifswalder Bodden zur Südost-Spitze

Rügens, um dann mit den östlichen Winden den Peenestrom zu durchfahren und das Boot in drei Tagen in Wolgast zu slippen.

Das Wetter spielte mit, die 18 Meilen offenes Wasser auf dem Greifswalder Bodden durchsegelten wir bei vielleicht ein bis zwei Windstärken mit einem Anlieger. Die J-Jolle war der schnellste Segler weit und breit. Es war schön zu beobachten, wie das Land voraus in Sicht kam und die Küste hinter uns langsam kleiner wurde. Nach etwa fünf Stunden Segeln waren wir am Ziel, in Thiessow, einem kleinen Fischerhafen. Dort gab es Scholle satt mit Ostseeblick. Abends verließen wir den Hafen und ankerten in einer nahe gelegenen Bucht. Am nächsten Tag kam der Ostwind mit 2–3 Windstärken. Wir hatten eine herrliche Überfahrt bei halbem Wind nach Usedom. Die Wellen der Ostsee wurden zwischen den Inseln höher, das Segeln war großartig. In Peenemünde wurde kurz gegessen, und danach ging es weiter nach Wolgast, wo wir

schnell ankamen. Gegen 16 Uhr standen wir am Bahnhof, fuhren zurück nach Ribnitz und holten das Auto.

Ausrüstung:

Kompass, Seekarten, Petroleumlampe, 6 kg Anker, diverse Leinen, zwei Paddel, Wriggriemen, zwei große Fender, Seenotraketen, Verbandskasten, Internet via Handy, Radio und Taschenlampe, Fernglas, 5-l-Wasserkarner, Kocher, Kochgeschirr, zwei Elvström-Selbste-Lenzer. Segel: Großsegel 17 qm mit drei Binde-Reffs, kleine Genua 5 qm, Sturmfock 1,5 qm (Fock vom Pirat).

22 qm-Rennjolle: 'WOGU' J-127, 6,10 m lang, 1,70 m breit, 22 qm Segelfläche, 1922 von Willi von Hacht gezeichnet und gebaut (1937 gewann die Jolle das „Blaue Band der Niederelbe“).

Manfred Jacob



Herbsttour 16.–24. Okt. 2009

„The same procedure as every year“

Es war Zeit für unsere alljährliche Herbsttour. Dank unseres Organisators Jonas Lyssewski kamen auch in diesem Jahr fünf Schiffe zusammen: „Luv“, „Tamam“, „Injadama“, „Desdemona“ und „Planlos“. Alle Schiffe trafen sich mit Verzögerung in Kiel-Holtenau, um in die dänische Südsee aufzubrechen.

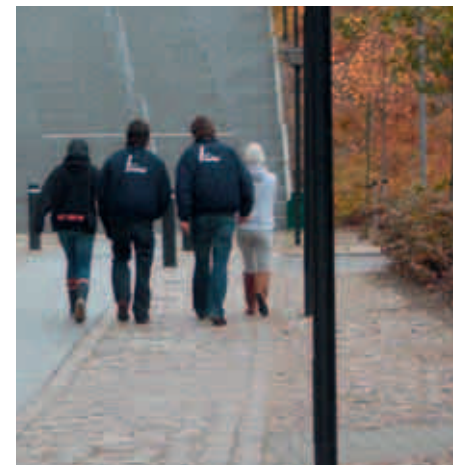
Wegen der stürmischen Wetterbedingungen mussten einige Schiffe ihre Tour durch den Kanal abbrechen und trafen im Laufe des nächsten Tages alle nacheinander in Laboe ein. So waren wir einen Tag in Verzug, doch endlich konnte es losgehen.



2. Tag

Wir beschlossen, nach Marstal zu segeln. Wir waren gerade in Laboe ausgelaufen, da gerieten wir in eine Militärübung eines Flottenverbandes aus Deutschen, Schweden und Dänen. Kaum waren wir auf Dänischer Seite, spielte auch das Wetter mit. Wir hatten sehr guten Wind von achtern und Sonne satt, segelten durch den Ærø Sund und kamen nach einem langen Tag in Marstal an.

Jonas H. musste bei einer Wassertemperatur von gefühlten Null Grad Celsius und einem starken und kalten Wind von ca. 30 Knoten unbedingt noch schwimmen gehen. Abends erkundeten wir den Ort, um in einer Bar ein paar Bierchen zu trinken.



Danach entwickelte sich noch eine kleine Party an Bord der „Desdemona“.

3. Tag

Es war ebenfalls ein langer, kalter Segeltag mit sehr windigen Bedingungen. Wir segelten überwiegend mit halbem Wind und guten 25 Knoten nach Sønderborg. Dort wurde erst einmal wieder eingekauft und in der Stadt herumgelaufen. Der Abend verlief relativ ruhig. Bei uns an Bord der „Desdemona“ wurde gekocht und bei einer Hör-CD relaxt.

4. Tag

Aufgrund der Wetterlage wurde beschlossen, einen Hafentag zu machen und in Sønderborg zu bleiben. Aufgrund des Schwells im Hafen verholten wir die Schiffe in den Yachthafen von Sønderborg. Die „Desdemona“-Crew (zu der ich gehörte) ging nachmittags in der Stadt essen. Dort saßen viele junge Männer mit kurz geschorenen Haaren, aber fein im Anzug, wahrscheinlich von der dänischen Armee. Danach trafen wir uns alle im „Maybe not Bob“, der Inkneipe in Sønderborg. Die SVAOe füllte fast den halben Laden. Als wenig später nach uns noch die Dänen aus dem Restaurant eintrafen, war



Inh. Clemens Massel

Segelmacherei

YACHTSEGEL
Bootsbezüge
Sonnensegel
Rollanlagen

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

der Laden wohl so voll wie noch nie. Es ging ein „Meter Bier“ nach dem anderen über die Theke. So wurde es ein langer Abend mit einem DJ, der allerdings der schlechteste der Stadt gewesen sein muss. Seine Playlist hatte ungefähr 12 Lieder, die immer und immer wieder gespielt wurden. Trotz allem war die Stimmung super.

5. Tag

Jetzt ging es zurück nach Kiel-Holtenau. Es war die letzte Tour in dänischen Gewässern, mit mäßigem Wind und Sonnenschein. Alle segelten nach Kiel zurück, nur die „Desdemona“ fuhr in ihren Heimathafen nach Wackerballig. Am Abend trafen wir uns alle in Laboe zum traditionellen Abschlussessen. Dieses Mal bei einem Italiener. Es wurde ein sehr leckerer und schöner gemeinsamer letzter Abend. Danach fuhren einige noch ins „Tuch“ (eine Studenten-Disco in Kiel). Am nächsten Morgen trennten sich die Wege der Schiffe wieder. „Tamam“, „Injadama“ und „Planlos“ fuhren bei Sonnenaufgang durch den Nord-Ostsee-Kanal in Richtung Hamburg. Die „Luv“ wurde nach Laboe verholt. Damit endete die diesjährige Herbsttour. Sie war ein toller Segelausklang 2009 und wieder ein voller Erfolg. Nächstes Jahr wieder: „The same procedure as every year“.

Max Augustin (16)



Beilagenhinweis

Bitte beachten Sie die Beilagen der SVAOe: Ausschreibung Elbe-Auftakt-Regatta und Einladung zum Gründungsfest in dieser Ausgabe.

Adventstreffen in Eckernförde

Zwei kamen mit dem Boot

Der Herbststeinsatz war beendet, auch die letzte Boje hing im Schuppen unterm Dach, da entstand bei den Eckernförder Liegern die Idee, die lange Winterzeit zu unterbrechen und sich einmal in der Adventszeit bei Kaffee, Kuchen und heißem Punsch im dortigen Clubhaus zu treffen. Unser Obmann Jan Otto wollte dafür sorgen, dass Strom und Wasser erst nach dem 2. Advent abgestellt würden. So kam es, dass wir am Freitag vor dem 2. Advent schon mal die Heizung anstellten und den Clubraum mit Tannenzweigen und Kerzen schmückten.

Die Sicht auf das leere Bojenfeld und über die weite Förde war am Sonnabend, dem 5. Dezember zwar durch kalten Nieselregen begrenzt, drinnen aber war es warm und gemütlich. Gebäck hatten alle reichlich mitgebracht, und Kaffee und Tee waren schön heiß. Bei dezenter Hintergrundmusik von Jan Otto trat Ruhe und Besinnlichkeit ein, bis plötzlich jemand weit draußen eine Yacht unter Segel entdeckte.

Bei dem Sauwetter war nicht gleich zu erkennen, dass ein SVAOe-Stander wehte, aber die neuen Segel und ein roter Rumpf – das konnte nur „die (der?) „(T)RAUM“ sein, oder träumten wir alle? Tatsächlich hielt das Schiff auf unseren Steg zu. Das Vorsegel verschwand, das Großsegel fiel. Zwei Männer von uns liefen eilig auf den Steg, um die Leinen entgegenzunehmen.

Bis Cathrin und Thomas Schaper, die waren es nämlich, ihr Schiff aufgeklart hatten, war es schon dämmerig geworden, und auf dem Adventskranz brannten die Kerzen. Für die beiden war die Segelsaison 2009 durch ihren Mastbruch im Spätsommer nördlich von Samsø ja vorzeitig zu Ende gegangen. Nun, da alles repariert und erneu-



Kontraste – Advent in Eckernförde

Foto: Heidi Barthodzie

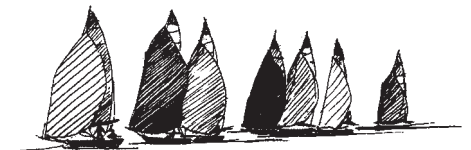
ert war, wollten sie das neue Rigg und die Segel noch einmal testen. Da bot sich Mitte Dezember ein Trip von ihrem Winterlager in Rendsburg nach Eckernförde und zurück an.

Wir freuten uns mit ihnen, dass ihr „(T)RAUM“ nun wieder komplett am Steg schaukelte. Lange wurde geklönt und Pläne für die kommende Segelsaison geschmiedet. Erst als unser Obmann die Weihnachtsgeschichte vorlas, fanden wir zurück ins Heute.

Eine Adventsnacht an Bord am Steg hat vor den beiden noch niemand verbracht. Schon früh mussten sie aus den Kojen, denn rund 40 Seemeilen lagen vor ihnen, und der NOK musste vor Einbruch der frühen Dunkelheit passiert werden. Ob der Nikolaus sich an Bord gewagt hat, um etwas in ihre feucht-kalten Seestiefel zu stecken? Auf jeden Fall

hat er oder Kollege Petrus wie auf der Hin- so auch auf der Rückfahrt für eine günstige Brise gesorgt. Sie werden auch bei den Kanalbeamten ein gutes Wort eingelegt haben, denn beide Schleusungen klappten nach vorheriger Anmeldungen über UKW auf Anhieb. Oder lagen die beiden schnellen und sehr freundlichen Abfertigungen an der gerade herrschenden Ruhe im Kanal? „(T)RAUM“ bekam jedenfalls auf beiden Touren eine Extraschleusung, und auch den Kanal hatten sie in beiden Richtungen fast für sich allein.

H. B.



Abbaden bei Schneegestöber?

Tannenbaumregatta mit Minusgraden

Wedel am 4. Advent: knackige Minustemperaturen, leichte Schneedecke, weiterer Schneefall am Nachmittag – ach ja, und die Tannenbaumregatta.

Schon am Vortag rief mich Dagmar Hilcken an und fragte, ob denn wirklich gesegelt würde und ob es sich lohne, ihren schon festgefrorenen Opti zu enteisen und auf das Autodach zu werfen? Eine kurze Rückfrage bei Wettfahrtsleiter Thomas Lyssewski ergab: „Klar segeln wir, wer soll sonst die ganzen Preise kriegen, den Glühwein trinken und die Würstchen verzehren?“ Und außerdem: Im Hamburger Yachthafen war (noch) kein Eis!

Also befreite ich bei eisigen Temperaturen früh morgens mein Auto von einer dicken Schneeschicht und traf mich mit Charlotte Jaekel und Johann Huhn im Schulgartenweg, um sieben Optis und das Begleitboot „Ben“ abzuholen. Als wir mit steifen Fingern die Boote verschnürten, rief Thomas Lyssewski an und beauftragte mich, noch einen Opti mehr aufzuladen. Damit hatte ich nun am wenigsten gerechnet und eher darauf gehofft, den ganzen Kram in der Halle lassen zu können.

In Wedel hielt die Landmannschaft schon Würstchen und Glühwein bereit, und die Teilnehmer wärmten sich gegenseitig im Zelt. Trotz des ungemütlichen Wetters bauten 34 hart gesottene erwachsene Optisegler ihre Boote auf und ließen sich von Thomas den Kurs erklären. Ein frischer Wind und ein Startkurs halbwinds führten zu chaotischen Startverhältnissen der übermütigen alten Damen und Herren, von denen Dr. Tönnies Hagelstein mit 72 der Rekordhalter an Lebensjahren war!

Unter vollkommener Missachtung der Wettfahrtregeln versuchten einige einen Steuerbordstart direkt

in das überwiegend auf Backbord startende Feld. Das führte dazu, dass ich nichts ahnend überfahren und zu einer plötzlichen Wende gezwungen wurde, dabei kenterte und im eiskalten Wasser versank! So ging es noch zwei anderen, Stephan Müller und Thomas Neudahl, und so hatten die Begleitboote viel mit der Bergung der steif gefrorenen Helden und ihres herumtreibenden Materials zu tun.

Unter der warmen Dusche tauten wir drei dann wieder auf. Erst bei der Preisverteilung mit Schneefall erfuhr ich, dass unsere Optitrainerin Charlotte Jaekel zum vierten Mal in Folge die Tannenbaumregatta gewonnen hatte! Ich bekam die rote Laterne für den zuerst Gekenterten und empfinde dies als Steigerung zum Unfairness-Paddel im letzten Jahr.

Platzierungen:

1. Charlotte Jaekel KYC/SVAOe, 2. Annette Krüger, MSC, 3. Harald Müsler, WYC, 4. Andreas Sasse, SVAOe, 5. Jan Hausschildt, SVAOe, 6. Philine Peschke, SVAOe, 8. Tönnies Hagelstein, SVAOe, 13. Jan Gallbach SVAOe, 15 Jens Hagemann, SVAOe, 17 Jörn Wille SVAOe, 22 Ole Raschdorf, SVAOe.

Weitere Wanderpreise:

Pievel-Preis (Bild) für den Besten ab 50:

Tönnies Hagelstein (72!), SVAOe,

Preis (Holzopti) für die beste Steuerfrau:

Annette Krüger, MSC,

Jubiläumspreis:

Frank Hildebrand, SCU (36 Jahre),

Bester SVAOer (Kompass):

Andreas Sasse, SVAOe,

Raddampfer-Preis für den Zweitletzen:

Börjn Alex, VHS,

Tampen-Preis für den Drittlezten:

2000, Michael Athmer, BSC,

Mausey's Gedächtnispreis für den auf Platz 27

Liegenden: Th. Mendt, SCU.

Daniel Rüter



Dem Ziel entgegen – die Kälte sieht man nicht!

Foto: Axel Sylvester



An der Wendetonne



Bedienung eingefroren



An der Kreuz vor beschneiten Schlingeln

Fotos (3) Ulli Krause 21

Mit gefrorenen Segeln!

Modellboot-Regatta im Yachthafen

Alle Jahre wieder... kommt die Seglerschar am 4. Advent in den Hamburger Yachthafen nach Wedel. Ein nettes Zusammentreffen mit Glühwein und Musik bildet seit gefühlten zig Jahren den würdigen Rahmen für die Segelei mit Optis und Modellbooten.

In diesem Jahr konnte die Modellabteilung unter der bewährten Führung von Michael Müller insgesamt 32 Meldungen in drei Bootsklassen verzeichnen. Zu den bei dieser Veranstaltung immer dominierenden Minicuppers und den bekannten IOM-Booten kamen dieses Jahr noch die MicroMagic dazu. In Hamburg und Umgebung entwickelt sich diese Klasse des nur 55cm langen Bootes zurzeit recht stark. Das auch dank der Tatsache, dass man als Segler so ein Modell auch mal unkompliziert im Sommer mit an Bord nehmen kann. Ich habe mir selbst eins zugelegt und es macht viel Spaß.

So erfreulich die Meldezahlen waren, so unwirlich zeigte sich das Wetter am Regattatag. Der Wind war zwar mit S 3 recht gut, aber Schnee auf den Stegen und Tagestemperaturen bis zu minus 10° C machten den Tag zu einem Härtetest für Mensch und Material. Wohl aus diesem Grund erschienen leider nur elf Minicupper und vier MicroMagic.

Trotz des eisigen Wetters waren Marcus Boehlich und Jürgen Raddatz wieder als Schiedsrichter erschienen und leiteten die Veranstaltung regeltchnisch in bewährter Qualität. Nach dem kurzfristigen Ausfall von Michaels Frau als Start- und Zielrichterin wurde das Orgateam in einer Nacht- und Nebelaktion durch meine Frau Heike und Tochter Svenja aufgestockt.

Die Yachthafen-Gemeinschaft hatte uns freundlicherweise in der Westanlage den Fußschlengel und

Schlengel W freigelassen – vielen Dank an Herrn Waage! So konnten die Eigner ihre Boote gut ins Wasser setzen und die Wettfahrten aus nächster Nähe steuern. Die angesprochenen -10°C brachten dann aber technische Probleme und auch teilweise das vorzeitige Aus für einige Teilnehmer. Wasser an Deck gefriert unter diesen Bedingungen sofort, und so erstarren Schoten und Segel zu schönen Skulpturen, die sich aber leider nicht mehr bewegen lassen. Also hieß es, nicht zu lange auf einem Bug zu segeln, damit die Segel in der Wende noch auf die andere Seite gehen.

Nach jeder Wettfahrt wurde dann Eisknacken mit der Zange und Einsprühen mit Scheibenenteiser notwendig. Trotzdem gab es den einen oder anderen Ausfall. Es konnten aber bei den Minicuppers acht und bei den MicroMagic sechs Wettfahrten gesegelt werden. Für die MicroMagic waren die Bedingungen allerdings durch im Verhältnis höhere Wellen noch härter. Dort segelten am Ende nur noch zwei Boote mit. Martin und Malte Ritz kämpften tapfer mit den Gewalten. Martin (der Vater) konnte dann mit fünf ersten Plätzen den extra gestifteten kleinen Tannenbaum mit nach Hause nehmen.

Bei den Minicuppers verteidigte Michael Ilgenstein (NRV) seinen Tannenbaum aus dem Vorjahr (der MC-Sieger muss jeweils im nächsten Jahr den Tannenbaum stiften). Die weiteren Plätze belegten: 2. Hans Walter Kröger (BSC); 3. Michael Müller (SVAOe). Die ganze Liste ist auf der SVAOe Internetseite zu sehen.

Die Kälte konnte in der Mittagspause mit Glühwein und Bratwurst (im Meldegeld enthalten) etwas zurückgedrängt werden. So hat es dennoch allen wieder viel Spaß gemacht. Die Modellsegler verabschiedeten sich in die wohlverdienten Feiertage.

Bernd Blohm

Reif für die Insel

Mit „Bottle Imp“ rund Großbritannien

Nachdem ich schon mehrfach die Nordsee überquert habe, in die eine wie auch in die andere Richtung, meistens als Teilnehmer der Edinburgh-Regatta, so bin ich doch nie richtig weiter als bis an Schottlands Nordseeküste gekommen. Dabei wollte ich doch so gerne mal durch den Caledonian Canal! Und weiter! Ich war ‚reif für die Insel‘.

Da ich es überhaupt nicht mag, den gleichen Weg, den ich gekommen bin, auch zurückzufahren, gab es für mich nur eine mögliche Route: westbound, round UK.

Erster Teil: Durch die Kanäle

„Land in Sicht!“ Nein, kein gellender Schrei aus dem Mastkorb, keine jubelnden Matrosen an Deck, keine vor Begeisterung in die Luft fliegenden Mützen, nur eine ruhige Feststellung aus dem Cockpit.

Schwach sind im Nachmittagsdunst die Hügel von Buchan zu erkennen. Landfall im Zeitalter der Elektronik entbehrt jeder Aufgeregtheit.

Um 17.00h tuckern wir durch die drohend schwarzgrau aufragenden Molen von Peterhead. Dicke Büschel Blasentang hängen herab und lassen ihren typischen Nordseegeruch herüber wehen. Es ist Freitag, der 22. Mai 2009, vor genau drei Tagen und zwei Stunden sind wir aus Helgoland ausgelaufen. 412,05 sm liegen hinter uns. Wir, das sind Wolfgang Mackens, mit dem ich schon vor Jahrzehnten in Schottland war, und mein treuer Mitsiegler Josef Heinen aus Regensburg, mit dem ich 2004 die Ostsee umrundet und 2007 Norwegen besegelt habe.

„Wo wollt ihr denn hin?“ fragte Thomas Lyssewski aus der Kuchenbude seines Folke heraus, als wir nachmittags bei herrlichem Wetter und leichter SW Brise auf Helgoland ablegen. Verblüffte Gesichter,

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

als wir „nach Schottland“ antworten. Die Überfahrt war problemlos, ausnahmsweise mal kein Sturm, dafür gab es teils guten, schnellen Segelwind aus der richtigen Richtung, zwischendurch auch mal ein Gewitter, dann wieder sonnige Tage, aber auch regnerische trübe Nächte, durch die blutrot die Fackeln der Förderplattformen lodern. Aber kalt, saukalt war es!

Peterhead, graue Stadt am Meer. Ich muss mich immer erst daran gewöhnen, dass alle Häuser aus inzwischen grau-schwarz verfärbtem Naturstein gebaut sind. Bei grauem Wetter kein freundlicher Anblick. Eine sehr akzeptable Marina ist in die linke Ecke des riesigen Vorhafens gebaut, direkt neben einer auch nachts lauten Verladepier für Bohrinselversorger. Der sehr freundlicher Hafenmeister steht uns mit Rat und Tat zur Seite. Erst einmal brauchen wir Geld: British Pounds. Wo ist ein Geldautomat? „This way down, up to the petrol station. There is hole in the wall. You will find it!“ 'Hole in the wall'? Ich werde später feststellen, dass dies eine durchaus übliche Bezeichnung für Cash Machines ist.

Wir durchstreifen Peterhead, treiben uns am Hafen herum zwischen leeren grauen Lagerhäusern mit toten Fensterhöhlen und verwinkelten Hafenbecken, bewundern das aus großen Granitblöcken gebaute Trockendock und die hübschen, schwarzblau lackierten hölzernen Fischkutter. Abends strecken wir die Beine unter die Tische eines riesigen, gut gefüllten, lärmigen Pubs und ordern – was sonst? – beer battered fish 'n chips. Köstlicher frischer Haddock in zentimeterdicker Panade mit grob zurechtgeschnittenen, blass frittierten und mit Essig angesäuerten potatoe chips, umkullert von giftgrünen Erbsen. Dazu local beer, schottisches Bitter, für unser bayerisches Mannschaftsmitglied Josef sehr gewöhnungsbedürftig: Gläser randvoll, kein Schaum, eiskalt.

Am nächsten Morgen geht es weiter, aber vorher muss noch Diesel gebunkert werden. Ein abenteuerliches Unterfangen! Die Bunkerstation soll am Kopf der Verladepier sein, hat uns der Hafenmeister beschieden. Aber es erwartet uns nicht eine kleine nette Bootstankstelle, sondern eigentlich gar nichts. Die Pier, eine Brücke, haushoch, offen, von Wasser durchflutet. Davor dümpelt eine meterlange, meterdicke, schwarze Gummiwurst, Fender für die Großschifffahrt, sieht aus wie Nessie's Tochter. Oben stehen wartend der Hafenmeister und andere Blaumanträger. Festmacherleinen werden heruntergeworfen, und schon baumelt der Tankschlauch über unserem Deck. Alles geht sehr routiniert und schnell vor sich. Aber ich muss noch an Land, da oben hoch, zum Bezahlen. Ein mutiger Sprung auf das schwabbelige, schwarze Seeungeheuer, das unter meinem Gewicht sofort abtauchen will, einige ballettähnliche Tanzschritte, und ich habe die rettende Leiter erreicht.

Wieder auf See! Mittags haben wir bei frischem SW und Sonnenschein den Leuchtturm von Rattray Head Backbord querab und wenig später Fraserburg mit Kinnairds Head. Jetzt geht es westwärts in den Moray Firth, noch 85 sm bis Inverness. ‚Ayi‘ (chin. ‚Nanni‘), meine Windpilot-Selbststeueranlage, hält zuverlässig Kurs. Nachmittags schwächelt der Wind, und wir nehmen Kurs auf Buckie. Durch die bei Ebbe freiliegenden, mit Seetang bewachsenen, olivgrünen Klippen East- und Middle Muck steuern wir auf die graue, bunkerähnliche Betonmole zu und hart Backbord um die Ecke. Hoffentlich kommt kein Fischer entgegen, wir könnten ihn hinter der hohen Wand nicht sehen. Buckie ist ein großer Fischereihafen, früher sicher mal sehr betriebsam, jetzt fast leer, ohne Einrichtungen für Yachten. Uns wird ein Liegeplatz an der Westpier zugewiesen, meterhoch, und über uns Seepocken, grüner Schleim, Seetang und Algen. Über 4 m Tidenhub, und es ist Niedrigwasser. Wolfgang,



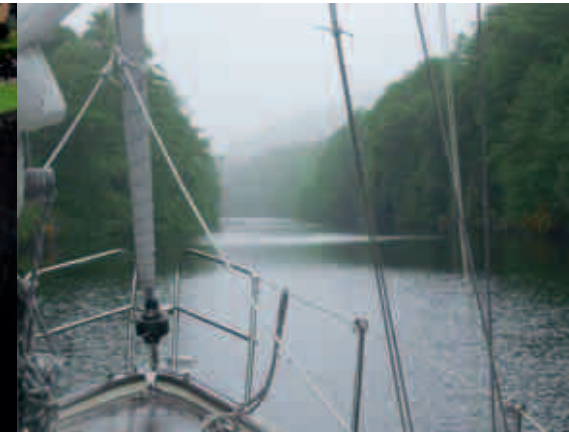
„Bottle Imp“ in der Seeschleuse Inverness Clachnaharry



Loch Ness, Urquhart Castle



Charterboote in der Schleusentreppe Fort Augustus



Laggan Avenue bei diesigem Wetter



Der Ben Nevis



Überlaufende Schleuse im Crinan Canal

erfahrener In-Tidengewässern-Anbinder, riggt lange Leinen, Josef bindet Fender an, erst die bestrumpften, dann die Brettender und ganz außen die nackten aus Plastik, während ich mich auf den Weg zum Hafenermeister mache. Papierkram: Nicht nur Schiffsname, Abmessungen und Heimathafen, auch vollständige Adresse mit Telefon. und E-Mail muss ich in die Entry Form eintragen. Es ist spät geworden, es wird dunkel. Über unseren Köpfen steht jetzt ein Trailer auf der Pier. Der Diesel seines Kühlaggregats wummert, ein Gabelstapler fährt dröhnend hin und her, während ein auf der anderen Seite der Mole liegender Fischkutter pausenlos unter Gequietsche und Kettengerasseln Hieve auf Hieve frischer Muscheln auf die Pier knallt. Dann man gute Nacht!

Das Wetter in Schottland ist wirklich unbeständig! Gestern noch viel Sonnenschein, heute Sprühregen, alles grau in grau, trübe und überhaupt kein Wind. Wir versuchen zu segeln, aber es wird weitgehend eine Motorfahrt an der langweiligen, regenverhangenen schottischen Nordküste entlang. Ein plötzlicher Ruf lässt uns lebendig werden: „Wale, Wale!“ Wolfgang zeigt achteraus. Tatsächlich, zwei große, runde Rücken tauchen aus dem Wasser auf, verschwinden, kommen wieder, langsam, majestätisch. Wie in Zeitlupe bewegen sich die Tiere. Wolfgang notiert im Logbuch: 1150h Walsichtung vor Lossiemouth und verziert das mit einer kleinen Maling: runder Buckel durchbricht die Wellen.

Die Einfahrt in den Inverness Firth ist nicht ganz einfach. Strong Tidal Streams sagt die Seekarte, zeigt wenig Tonnen, dafür aber viel flaches Wasser mit Bänken mit noch weniger Wasser, wie Meikle Mee, mit nur 0,3 m bei NW, und wir haben wieder Ebbe. Gewöhnungsbedürftig sind die Imray Charts: das tiefe Wasser ist sattblau, das flache Wasser weiß. In unseren Karten ist es genau umgekehrt.

Um 1930h sind wir fest in der brandneuen Inverness Marina. „Opened only some weeks ago“, versichert uns der Hafenermeister. In meiner Seekarte – ich gebe es zu – sie ist nicht die Neueste, ist an dieser Stelle, gleich neben der Kessock Bridge, noch graues Watt eingezeichnet. Breite Schwimmpontons, lange, stabile Fingerstege mit noch rehbraunem Tropenholz belegt. Strom, Wasser, alles vom Feinsten. Und die Duschen! Ein Container, auch ganz neu, ganz sauber, unbenutzt. Aber kein einziger Kleiderhaken ist zu finden. Da stehe ich nun, nackt, mit einem Bündel Kleider im Arm. Wohin damit? Ich lege sie in eine der freien Duschkabinen. Wie machen die Schotten das? Gehen die unbekleidet zum Duschen? Ach ja, die tragen ja nur Rock, mit Nichts drunter.

Am nächsten Morgen, es ist Dienstag der 26. Mai, laufen wir aus bei herrlichem Sonnenschein und frischem, kalten Wind aus West. Die Kessock Road empfängt uns mit steiler, unangenehmer See. Strong Tidal Streams. Ein kleiner Ausflugsdampfer tanzt auf den Wellen der Races. Zwei Seemeilen bis zum Caledonian Canal. Wir melden uns über UKW an. Clachnaharry Sea Lock, von See her beängstigend klein, hat die Tore schon geöffnet, und bei kräftigen achterlichen Wind laufen wir ein. Das Schleusenpersonal steht bereit und nimmt zügig die Leinen an. Wir sind fest! Alles hat geklappt, die Nervosität legt sich. Während das Wasser in der Schleusenkammer steigt, melde ich mich im frühlingsüberholten ‚Clachnaharry Sea Lock Office‘, hübsches Häuschen, weiß getüncht, und fülle für British Waterways eine ‚Short Term Licence/Canal‘ aus, gültig für 8 Tage und bezahle £ 161,50, all in. „Bottle Imp? Strange name!“ meint der Lock Master, „Bottle I understand, but what means ‚Imp‘? Is that a special German word?“ Das verschlägt mir ja fast die Sprache. Da hat man nun einen Bootsnamen aus der englischen, richtiger aus der schottischen Literatur und die Leute kennen

ihn nicht, können ihn nicht einmal interpretieren. Der Name Robert Louis Stevenson sagt meinem braven Lock Master auch nichts. Aber als ich ihn frage, ob er als Kind nicht ‚Treasure Island‘ gelesen hätte, oder ‚Dr. Jekyll and Mr. Hyde‘, ging doch ein verklärtes Lächeln über sein Gesicht „Of course!“ Der Schleusenmeister sollte keine Ausnahme bleiben. Auch in Irland und England musste ich später feststellen, dass so gut wie niemand mit ‚Bottle Imp‘ etwas anfangen konnte. Nur eine Engländerin, pensionierte Lehrerin für Englisch, kannte die Geschichte und erklärte mir, dass das Wort ‚Imp‘ aus dem täglichen Sprachgebrauch so gut wie verschwunden wäre. Da ich die Geschichte ‚The Bottle Imp‘ im Original an Bord mitführe, habe ich bei späteren Anfragen von Bootsnachbarn oder Hafenermeistern nur noch das Büchlein hochhalten müssen: „Same writer of ‚Treasure Island‘!“

Der Lock Master gibt mir instructions: Nach dem Ausschleusen erst einmal an einem Wartesteg festmachen, auf das Öffnen der Railway Swing Bridge warten, dann ab in die nächste Schleuse und im Muirtown Basin wieder festmachen. Wir bekämen Bescheid, wann es weitergeht. Gegenverkehr in der Schleuse! Wir fahren weiter, passieren die erste Schleusentreppe (3), alles klappt perfekt.

Wir sind im Caledonian Canal! Die erste Etappe, das erste Ziel unserer Reise ist erreicht. I'm happy! Der Kanal schlängelt sich durch, wie es scheint, unberührte Natur. Dichter, dunkler Laubwald säumt die Ufer, spiegelt sich im fast schwarzen Wasser, wird abgelöst von hochstämmigen Kiefern, sattgrünem Wacholder und noch farbloser Heide. Mannshoher Ginster bildet undurchdringliches Dickicht, kriecht die Hänge der Berge hinauf, leuchtend gelb im hellen Sonnenlicht. Ganz oben schlägt grauer Fels Wunden in das frische Grün der Bergwiesen. Blendend weiße Schneereste verstecken sich in schattigen Spalten und Schründen.

Dann öffnet sich die Landschaft wieder und gibt den Blick frei auf stattliche Herrenhäuser umgeben von parkähnlichen Gärten

Hinter Dochgarroch Lock bleiben wir hängen. Eigentlich wollten wir noch weiter, durch Loch Dochfour auf den Loch Ness hinaus und bei Urquhart Castle in einer flachen Bucht an eine Mooring gehen, aber kräftiger Wind faucht durch das Great Glen (Glen More), so dass wir den Plan aufgeben.

Der Kanal schließt um 1800h, wie uns der ‚Skipper Guide Caledonian Canal‘ mitteilt. Ein Faltblatt mit allen notwendigen Informationen, Kanalverlauf, Schleusen, wo man festmachen kann, Pontoons und Moorings, wo es Trinkwasser und WC's/Showers gibt usw. Aber auch viel wichtigere Hinweise sind zu lesen, wie z.B. ‚Clachnaharry Inn, Real Ales & Meals! Toll! Eine Seekarte ist für den Kanal nicht erforderlich. Am nächsten Tag hat das Wetter völlig umgeschlagen. Gestern noch, zwar windig, aber sonnig und schön, heute trübe und regnerisch. Wir machen uns auf den Weg durch den schmalen, kaum als See erkennbaren Loch Dochfour, der plötzlich auf der linken Seite kein Ufer mehr hat. Das Wasser schießt auf einer langen Strecke über ein weir (Wehr) in das tief liegende Geröllbett des River Ness. Werden wir mitgerissen? Natürlich nicht, aber ein merkwürdiges Gefühl ist es doch, an einem Abgrund entlang zu fahren. Die Bäume weichen zurück, Loch Ness liegt schwarz-grau vor uns. Die bis ans Ufer bewaldeten, steilen Hänge der bis zu 700 m hohen Highlands und der Grampian Mountains sind wolkenverhangen. Die Ruine von Urquhart Castle grüßt finster herüber. Nessie lässt sich nicht sehen, liegt sicher gemütlich in 227 m Tiefe auf dem Grund des Sees. Uns dagegen peitschen Wind und Regen direkt ins Gesicht.

Fort Augustus, am Ende des Loch Ness, ist der touristische Mittelpunkt des Kanals. Wir vertreten

uns die Beine, sehen uns die Gegend an, kaufen Nessie-T-Shirts für die Enkelkinder und trinken ein Pint Bitter im Pub an der Schleusentreppe. Abends serviert uns Wolfgang, unser selbsternannter Koch, ‚Janssons Versuchung‘. Kartoffelgratin, heiß aus dem Ofen, ein schwedischer Klassiker, mit Anchovisfilets belegt und mit unglaublich viel Schlag-sahne zubereitet. Die Kalorien reichen bis zu den Festtagen. Die Schiffsführung bestätigt Wolfgangs Selbsternennung. Wir bleiben über Nacht.

Mich wundert, dass an den Schleusen neben der britischen und schottischen Flagge auch die schwedische weht. Ein Lock Master erklärt mir, dass man mit dem Göta-Kanal freundschaftlich verbunden ist, ihn als sister canal betrachtet. Und die Ähnlichkeit zwischen den beiden Kanälen ist auch nicht zu übersehen. Kein Wunder, wurden sie doch beide von dem hoch angesehenen schottischen Ingenieur Thomas Telford fast zur gleichen Zeit erbaut. Während der Caledonian schon im Bau war (1803–1822), lernte Telford den deutsch/schwedischen Staatsmann Baltzar von Platen kennen, der ihn für das Göta-Kanal-Projekt (1810–1832) anheuerte.

Endlich können wir in die erste der fünf Schleusen einlaufen. Eine Armada unglaublich verschrammter und ramponierter Charter-Motorboote schleust abwärts, uns entgegen, füllt die Kammern fast vollständig aus. Haarsträubende Manöver, Geschrei, Gefluhe. Wir mussten lange warten, aber wie heißt es in unserem Canal Guide unter Some primary safety points als Erstes: Do relax and take your time. Ich war froh, dass wir sonst fast immer allein in den Schleusen waren. Nach zwei weiteren Schleusen, Kytra und Culloch, sind wir im Loch Oich, und haben damit den summit, den Scheitelpunkt, mit 106 feet/32.31m erreicht. Die Landschaft ist weitläufiger geworden, die Berge weichen zurück und sind nicht mehr so hoch. Das

Wetter ist wieder mal sehr schlecht, und Loch Oich erfordert Aufmerksamkeit, es gibt flache Stellen, winzige Inseln und sogar Betonung. In der Laggan Avenue, der engen, von hohen Bäumen gesäumten Ausfahrt aus Loch Oich, kommt uns der Sprühregen waagrecht entgegen. Horrible weather. Wir sind froh, die Laggan-Doppelschleuse erreicht zu haben und die Heizung anmachen zu können. Es ist immer noch saukalt.

Früh schon verlassen wir unseren einsamen Liegplatz in öder Umgebung und laufen in die Laggan Schleuse ein. Von jetzt an geht es abwärts. Zwei Stunden später haben wir den letzten See, den Loch Lochy durchfahren, passieren Schleuse und Ort Gairloch bei wunderschönem Wetter und sind im letzten Teil des Kanals. Nach wenigen Seemeilen kommt das Aufregendste der Reise: Neptune's Staircase, eine Treppe mit acht Schleusen bei Benavie. Wir können gleich einlaufen und abwärts geht's, eine Schleuse nach der anderen, inzwischen Routine. Fern an Backbord liegt der noch schneebedeckte Ben Nevis im hellen Sonnenlicht, mit 1.323 m der höchste Berg Schottlands.

Corpach: Ende und Anfang des Caledonian Canals. Vor uns haben wir nur noch die Seeschleuse, die uns morgen in den Loch Linnhe und weiter in den Firth of Lorne führen wird. Schottland ist durchquert. Vier Tage waren wir unterwegs. Hinter uns liegen 96,56 km, davon führten 61.16 km durch natürliche Seen und 35.4 km durch man made canal cuttings. 29 Schleusen haben wir bewältigt und unzählige swing bridges durchfahren bei für diese Gegend typischem Wetter. Sonne und Regen wechselten sich ständig ab. Dass noch keine Saison war, merkten wir deutlich. Fast immer waren wir allein im Kanal und in den Schleusen; eine ausländische Yacht, von so weit her, das erregte Interesse, und aufmerksamer Service wurde uns zuteil. Wir wurden avisiert, und so waren fast alle

Schleusen frei zum Einlaufen, und die Drehbrücken öffneten sich vor uns wie von Geisterhand..

Off season! In Corpach ist nichts los. Wir nehmen Wasser und Diesel, kaufen ein, trinken ein Bier im Pub und klönen mit Allen Francis, dem unterbeschäftigten Hafenmeister. Übrigens: Wer in UK Diesel bunkert, muss eine ‚Pleasure Craft Fuel Declaration‘ unterschreiben. Darin wird gefragt, wie viel – in Prozenten – of the fuel will be used for propelling a private pleasure craft. Da sollte man möglichst wenig angeben, 40% sind üblich. Die restlichen 60% sind für heizen, kochen usw. Aber ich heize und koche doch gar nicht mit Diesel? frage ich. Mitleidiger Blick des Hafenmeisters. Dieseldieselkraftstoff für den Motor wird höher besteuert und ist damit teurer, erklärt er mir.

Sonntag, 31. Mai 2009, wir sind in Oban, auf gälisch An t-Òban, The little Bay. Und tatsächlich liegt Oban im Scheitel einer near perfect horseshoe bay, gegen den rauen Firth of Lorne abgeschirmt durch die Insel Kerrera.. Die ‚Bottle Imp‘ liegt gut vertäut gegenüber, in der Oban Yacht Marina in der Ardanrive Bay auf Kerrera. Nach Caledonian Canal und 30 sm ruhiger Fahrt auf dem langgestreckten, schmalen Loch Linnhe gönnen wir uns einen Hafentag. Eine kleine, hölzerne Personenfähre hat uns über den Kerrera Sound in das 1 sm entfernte Oban gebracht. Kostenlos! Die Fährgeldgebühr ist im Hafengeld enthalten, sagt man uns. Bei £ 39,56 pro

Nacht für ein Boot von nicht einmal 10 m Länge ist das ja geradezu großzügig. Bei herrlichem Wetter durchstreifen wir das hübsche, touristenvolle Oban, besteigen den hoch über der Stadt liegenden McCaig's Tower – ein dem Colosseum nachempfunderer Rundbau von 1897 – genießen im hellen Sonnenlicht die Aussicht auf die blaue Bucht, auf Kerrera und auf das auf der anderen Seite des Firth of Lorne liegende Mull, sehen die ‚Astor‘ den Anker aufnehmen und beobachten die vielen großen Fähren auf ihrem Weg zu und von den Hebriden. Oban ‚Gateway to the Isles‘. Die uralte Oban-Whisky-Destillery hat leider geschlossen. Sonntag! Schade, ein kleines Probierschlückchen wäre jetzt recht willkommen. Seit 1794 wird hier Whisky gebrannt. Die Destillery ist älter als der Ort. Wir begnügen uns mit einem Pint Bier an der Hafentreppe. Plötzlich Trommelwirbel, quietschig-quäkende Dudelsackmusik. Amazing Grace. Eine Pipes- and Drums-Band marschiert auf, zünftig gekleidet in Kilt, Piper Doublet – dunkelblaue Jacke – weißen Gamaschen und auf dem Kopf das Glengarry-Dicet mit rotem Bommel auf dem Kopf. Sehr beeindruckend! Nachmittags, wieder an Bord, machen wir unsere eigene Musik. Wolfgang holt die Gitarre hervor, Shanties und Volkslieder erfreuen die wenigen Stegnachbarn. Gin Tonic perlt im Glas. *Fortsetzung folgt*

Karsten Möller

		<h1 style="font-family: cursive;">Seemann</h1> <p style="font-family: cursive;">& 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

Gibt es „segelfreie“ Zeit?

Mike Peyton hat ein Buch betitelt: „Himmel, muss ich denn schon wieder segeln?“

Was würde ein Mann antworten? „Klar, was sollen wir denn sonst am Wochenende machen und wofür haben wir denn sonst das Boot gekauft.“ Das gleiche würde er auch denken, basta.

Was würde die Frau antworten? „Schatz, natürlich, aber erst müssen wir noch einkaufen, zu den Nachbarn zum Grillen und am Sonnabendmorgen noch schnell bei Oma vorbeischaun. Wir können nicht immer Freitag gleich losfahren und alle sozialen Verpflichtungen im Sommer brach liegen lassen, dann sind die Leute beleidigt. Am Sonntag dürfen wir auch nicht so spät zurück, da muss Maïke (oder Paul) noch ein Referat vorbereiten“. Denken würde sie: Hoffentlich merkt er, dass ich eigentlich nicht will.

Konflikt Mann? Nö, der Mann schiebt den Einkaufswagen durchs Geschäft, als wäre er Schumacher, beim Grillen schiebt er zwei Würstchen auf einmal rein und stürzt schnell zwei bis vier Bier rein (die Gattin kann ja fahren), der Besuch bei Oma wird noch schnell am Freitag ca. 22.00 Uhr erledigt (Oma kann eh nicht schlafen), und die Unterlagen für das Referat werden aus dem Internet heruntergeladen und mitgenommen, kann man schließlich auch an Bord erledigen.

Konflikt Frau? Ja, Ziel nicht erreicht, es geht zum Boot, wie jedes Wochenende.

Am Boot wird das Unvermeidliche (lossegeln) oft weit raus geschoben. Da gibt es viele Möglichkeiten: einkaufen, weil was vergessen wurde oder mit den Nachbarn klönen, hat man ja auch lange nicht gesehen, und außerdem ist gerade viel zu viel Wind, alternativ viel zu wenig Wind. Gerade jetzt meldet sich der Rücken (der Kopf, die Migräne, der Arm etc).

Inzwischen ist der Sonnabend halb rum. Der Mann knickt langsam ein und ist froh, dass er wenigstens noch fünf Seemeilen in den nächsten Hafen motoren darf, zum Grillen natürlich, und das nun mal schnell, sonst sind alle Grillplätze belegt.

Aber man darf die Hartnäckigkeit eines Seglers nicht unterschätzen. Kaum ist die Yacht am Steg belegt, wird das Modellboot rausgeholt, wie auch beim Nebenlieger, und schon wird aufgebaut, ein Kurs festgelegt, Regatta-Taktik besprochen und der Nachmittag ist gerettet. Die Frau steht mit dem Bienenstich im Cockpit und stöhnt: „Nun wird auch noch in der segelfreien Zeit gesegelt!“

Das hat der begeisterte Segler aber schon nicht mehr gehört. . .

Kleksine

Nautische Nachrichten

Im Fehmarnbelt kann es eng werden

Für diese Ausgabe unserer Nachrichten ist die Mitteilung vielleicht etwas früh, denn noch steht sie nicht, die Fehmarnbelt-Brücke. Doch nachdem der dänische Folketing die Querung abgesegnet und die Übernahme eines wesentlichen Anteils der Baukosten zugesagt hat und auch Bundestag und Bundesrat das Milliardenprojekt abgenickt haben, wird sie wohl kommen. Die Querung heißt es noch, denn parallel mit einem Brückenprojekt soll auch die Möglichkeit eines Tunnels geprüft werden. Aber es wird wohl schon aus Kostengründen auf eine 19 km langen Schrägseilbrücke für eine vier-spurige Autobahn und zweigleisige Eisenbahn mit drei Durchfahrten von je 700 m für die Berufsschiffahrt hinauslaufen.

Platz genug also für die Schifffahrt? Das wäre wohl eine sehr einseitige Sicht, denn der Fehmarnbelt ist

mit einer Breite des 20 m tiefen Fahrwassers von etwa 4 sm für große Schiffe ohnehin ein Nadelöhr, zumal einige Reedereien künftig Schiffsbreiten von 70 m in der Planung haben. Ob die Brücke ein Verkehrstrennungsgebiet im Gefolge haben wird, muss abgewartet werden. Trost für die Sportschifffahrt wird sein, dass sie nicht auf die Hauptdurchfahrten angewiesen sein wird. Wenn alles planmäßig klappt, soll die Brücke 2018 in Betrieb genommen werden.

Neues von der Unterelbe

Fahrrinnenanpassung weiter verzögert

Der Obmann des Hamburger Seglerverbandes für Revierangelegenheiten, Karl-Heinz Baumgartner (SCOe), berichtete über die Herbstsitzung der Gruppe „Nedderelv“ am 7. November in Stade. Hier eine mit ihm abgestimmte Kurzform seines informativen Berichtes in Auszügen.

Zur geplanten „Fahrrinnenanpassung“, gemeint ist die Vertiefung der Unterelbe zwischen dem Hamburger Hafen und der Elbmündung, erläuterte der von verschiedenen betroffenen Vereinen und Organisationen beauftragte Rechtsanwalt Günter den aktuellen Sachstand. Unter anderem wies er darauf hin, dass die bisherigen sieben Erörterungstermine und Stellungnahmen zu den über 7000 Einwendungen nicht zu nennenswerten Ergebnissen geführt haben. Obwohl das bisherige Planfeststellungsverfahren als gescheitert angesehen werden muss, haben die Vorhabensträger auf die Einwendungen kaum reagiert. Auch der geforderte landschaftspflegerische Begleitplan für Ausgleichsmaßnahmen durch den beabsichtigten Eingriff liegt bisher nicht vor. Eine Bedarfsermittlung fehlt ebenfalls bisher. In Anbetracht des Verfahrensstandes kann davon ausgegangen

werden, dass die Vorhabensträger, die Wasser- und Schifffahrsdirektion Nord und die Hamburg Port Authority (HPA), erst im Herbst 2010 einen erneuten Anlauf starten werden.

Mit Besorgnis beobachten die Segler die Auswirkungen der so genannten „Schlickfalle“ vor Wedel, von der erhebliche Eintreibungen in den Hamburger Yachthafen, Barrenbildung in den Einfahrten und damit höhere Baggerkosten befürchtet werden. Nach Meinung von HPA soll sie sich jedenfalls für den Hamburger Hafen bewährt haben. Die Auswirkungen waren auch Thema einer Sitzung der Arbeitsgruppe Verschlickung im Hamburger Yachthafen Ende Oktober.

Sorgen machen sich die Wassersportler auch über die geplanten Erweiterungsarbeiten im Nord-Ostsee-Kanal, von denen bereits 2010 erhebliche Einschränkungen im Schleusen- und Kanalbetrieb erwartet werden. Die angekündigten Anzeigetafeln für Wartezeiten sind 2009 noch nicht installiert worden. In Holtenu sollen zusätzliche Wartepfähle eingerichtet werden. Vom Schleusenpersonal wurde „falsches“ Warten beanstandet, was in Einzelfällen angeblich zu Anzeigen geführt haben soll.

Weitere Themen waren unter anderem:

Die Vorarbeiten für einen „Integrierten Bewirtschaftungsplan für das Elbeästuar“. (Karl-Heinz Baumgartner ist Mitglied der Planungsgruppe Wassersport).

Die Aufhebung des kleinen Motorboothafens des MBCS an der Wedeler Au. Man hat gehört, dass er einem dort im Naturschutzgebiet geplanten Golfplatz im Wege ist!

Ursachen der Verschlickung der Nebenflüsse Krückau und Pinnau, denen die Verlandung droht.

Aus dem DSV

Neue Ordnungsvorschriften Regattasegeln

Ab Januar 2010 gelten die neuen, überarbeiteten Ordnungsvorschriften Regattasegeln. Sie stehen als Pdf-Datei auf www.dsv.org im Menü „Regatta/Olympia“ unter dem Stichwort „Regeln“.

Mittelmeer-Wetter direkt aufs Handy

Einen guten Service für Skipper und Charterer hat der private Seefunkdienst DP07 nach Einstellung der Rundfunk-Seewettermeldungen für das Mittelmeer eingeführt. Wassersportler können sich die Wettermeldungen in deutscher Sprache als Text oder gesprochen (per MMS oder SMS) direkt auf ihr Handy schicken lassen. Mitglieder der Kreuzer-Abteilung des DSV können den Service in der ersten Woche kostenlos nutzen. Details auf www.kreuzer-abteilung.org.

(Quelle: Aus den Mitteilungen des DSV V/2009)

(Die vollständigen Mitteilungen können unter: geschaeftsfuehrung@dsv.org abgerufen werden)

Dies und das – zur Erinnerung

Nochmals: Seefunkstelle an Bord

Ist eine Seefunkstelle an Bord, braucht der Skipper jetzt endgültig ein Funkzeugnis. Lange Zeit reichte es aus, wenn ein Crewmitglied „Funker“ war. Danach gab es eine Übergangsregelung, in der Verstöße gegen die Vorschrift nicht geahndet wurden. Die ist nun ausgelaufen.

Die Bundesnetzagentur bekommt einen neuen Gebührenkatalog und wird künftig wieder Rechnungen für Frequenzuteilungen und den Betrieb von Seefunkstellen schreiben.

Die neuen Fragenkataloge für SRC, LRC und Anpassungsprüfung für das britische SRC sind ab sofort erhältlich unter: www.elwis.de/Freizeit-schiffahrt/hinweise-sprechfunk-zeugnisse/index.html. Geprüft wird aber erst 2011.

Signalpistolen

Die Neufassung des § 36 Abs. III 2 WaffG erlaubt künftig eine unangekündigte und verdachtsunabhängige Kontrolle der „sorgfältigen Aufbewahrung“ an Bord. Bisher ging solchen Kontrollen eine schriftliche Anhörung voraus. Erst wenn der Ausgang den Verdacht einer gesetzeswidrigen Aufbewahrung begründete, durfte das betreffende Boot kontrolliert werden.

Die Ausstellung einer Waffenbesitzkarte wird künftig vom Nachweis eines Tresors der Kategorie B an Bord abhängig gemacht. Immerhin wird dabei der Verwendungszweck als Signalwaffe als Begründung weiterhin anerkannt.

Weitere Informationen in einem Merkblatt der Wasserschutzpolizei: www.hamburg.de/content-blob/203692/data/signalwaffen.pdf

Promille an der Pinne

Wer im Zustand der absoluten Fahruntüchtigkeit erwischt wird, ist nach neuester Rechtsprechung nicht mehr automatisch auch seinen Autoführerschein los, da der Bezug zum Straßenverkehr fehlt. Gleichwohl bleibt das Verhalten strafbar. Sicher segelt, wer sich an die 0,5 ‰-Grenze hält.

(Für alles Quelle: YACHT Nr. 3/2010, S. 9)



Kartoffeltysker – was sind das denn?

Vor 250 Jahren kamen die ersten ins Nachbarland

Jeder Segler weiß: Die besten Kartoffeln wachsen auf Samsø. Geradezu berühmt sind die Frühkartoffeln. Noch vor 100 Jahren baute man schnelle Galeassen, um die begehrten Knollen so schnell wie möglich an den königlichen Hof zu liefern. Erst wenn Hof, Adel und Klerus genügend hatten, kamen die Bürger dran.

Heute kann jeder, der die Insel zu Anfang des Sommers anläuft, so viel kaufen wie er möchte. Ich kenne einige, die sich rechtzeitig auf Samsø einen Sack der begehrten braunen Knollen reservieren. Noch vor der Königin. Wenn auch die von der Insel einen guten Ruf haben, so wachsen doch Kartoffeln inzwischen überall in Dänemark, und es gibt, wie hier, mehrere wohlschmeckende Sorten von *Solanum tuberosum*, so die lateinische Bezeichnung der Knolle. Aber wie kamen sie einst dahin? Ich meine nicht die Dänen. Ich meine die Kartoffeln.

Allerdings bedurfte es erst der Spanier. Deren seefahrende Eroberer entdeckten sie als Nahrungsmittel der Indios Südamerikas und brachten sie im 16. Jahrhundert nach Spanien. Auf lange Dauer erwies die sich als wertvolleres Importgut als das verfluchte Gold. Im Gegensatz zu letzterem vervielfältigt es sich in der Erde. Es dauerte noch ein Jahrhundert, bis sie in deutschen Landen heimisch wurde. Frühzeitig schon wurde der Wert dieses Nahrungsmittels zur Sättigung der ewig hungernden Untertanen auch vom großen Preußenkönig erkannt. Doch erst im Zuge der napoleonischen Eroberungen und Besetzungen wurde die Kartoffel in fast ganz Europa Hauptnahrungsmittel.

So sprach sich auch schon vor 250 Jahren der Erfolg allmählich herum. Neugierig geworden lockte der Dänenkönig Frederik V. mit Steuer- und Militärbefreiung und sogar barem Geld ab 1759 protestantische Familien aus der katholischen Frankfurter Umgebung ins Land, um die sandige jütische Heide, hauptsächlich zwischen Krarup und Viborg zu kolonisieren und dort Kartoffeln anzubauen. Sie kamen nicht, wie man vielleicht

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

erwartet hätte, aus der Nachbarschaft, den von Kopenhagen verwalteten deutschstämmigen Herzogtümern Holstein und Schleswig, sondern aus dem fernen Hessen, wo sie mehr Hunger litten und dazu von den Katholiken unterdrückt wurden. Nicht eingehaltene Versprechungen und Anfeindungen führten später dazu, dass nicht alle blieben.

Die „Kartoffeltysker“ führten aber nicht nur den Anbau der Kartoffel in Dänemark ein, sondern auch ihr deutsches Brauchtum. So errichteten sie 1766 eine eigene Kirche in Frederiks, in der erst seit 1870 dänisch gepredigt wird. Noch heute führen viele deutsche Namen. Im Kreis der Nachfahren der Kartoffeldeutschen wird die Erinnerung an die Einwanderung hochgehalten, nicht zuletzt durch einen eigenen Verein. Besonders in diesem Jahr, denn genau vor 250 Jahren kamen die ersten deutschen Immigranten ins Land. Das wurde von ihren Nachkommen zu Recht gebührend gefeiert.

Ob es nun an dem geeigneten Boden liegt oder am Fleiß der süddeutschen „Kartoffeltysker“, von denen wohl nur die wenigsten noch Landwirtschaft betreiben: Wenn es heute in Dänemark überall gute Kartoffeln gibt, haben deutsche Einwanderer einst mit dazu beigetragen.

Hierzu passend teilt uns unser Mitglied Peter Wannack eine kleine Begebenheit mit. Auf seiner Sommerreise 2009 (mit seinem wunderschönen

Kielzugvogel G 606 einschl. neuem Bootstrailer und 4 PS Yamaha- Außenborder zu verkaufen.

Voll ausgerüstet. 3 Focken. Name „Aeolos“, Baujahr 1965, in Holz. L 5,80 m, B 1,93 m, T 0,85 m, Kielgewicht 140 kg. 18 qm Segelfläche. Gepflegter Zustand. Preis: 3 200,- € Vb. Nachfragen unter Tel: 040-8706109 oder E-Mail: klaus-petermolkenbuhr@alice-dsl.de

Optimist GER 11920 (Ziegelmayer)

mit viel Zubehör (teilweise neuwertig), Ober- und Unterpersenning atmungsaktiv, MK IV Rigg und Olympic Segel neu 2009, zu verkaufen, VB 2.600,-
Tel. 0162/936 11 86

hölzernen Klassiker „Ouragan“, Red.) kaufte er in Langør auf Samsø an der Straße wieder einmal drei Beutel der berühmten Kartoffeln. Er brachte diese an Bord, und da sie durch Regen etwas feucht geworden waren, breitete er sie auf einer alten Zeitung aus, um sie zu trocknen.

Der Nebenlieger, ein Deutscher der vor 40 Jahren nach Dänemark ausgewandert war, fragte ihn, was er da mit den Kartoffeln vorhabe und dann gleich so viele. Peter schwärmte nun von den Samsøkartoffeln, die einen unvergleichlichen Geschmack

haben und sehr fest sind, und da er und seine Frau gerne Fisch essen, sich diese Kartoffeln besonders gut dazu eignen würden. Er fügte hinzu, dass die Kartoffeln auch sehr haltbar wären und noch nach Monaten nicht keimen oder schlecht würden. Dabei musterte der Nachbar Peters Schiff und, vermutlich in dem Glauben, dass der die Kartoffeln ewig an Bord lagern wolle, meinte er, dass sie früher zu Hause auch immer eine Kartoffelkiste im Keller gehabt hätten, da war es dunkel und ideal für die Kartoffeln – aber an Bord?

Die Bezeichnung „poliertes Klavier“ und „Bretterdampfer“ für sein schönes Holzschiff hatte Peter schon gelegentlich gehört, aber es mit einer Kartoffelkiste zu vergleichen... Er muss wohl etwas erstaunt geguckt haben. Dann sah der Nachbar auf das schöne Schiff, und ihm ging ein Licht auf, was er mit seinem ungewollten Vergleich angerichtet hatte. Er entschuldigte sich, und beide haben herzhaft gelacht.

JCS



Zum neuen Segeljahr

Das Licht helfe Dir,
Kurs zu halten auf Deiner Reise.
Der Wind stärke Dir den Rücken.
Der Sonnenschein wärme Dein Gesicht
Und der Regen falle sanft
auf Deine Haare.
Bis wir uns wiedersehen
halte Gott Dich
geborgen in seiner
schützenden Hand

Diesen Text fand ich in einer Kirche in Nordfriesland. Irgendwie passt er doch für uns Segler und das Neue Jahr?

Allen ein gesundes Neues Segeljahr 2010!
Peter Wannack

Eine kleine Anmerkung: Dieser Text ist bekannt und sehr populär in zahlreichen Vertonungen als „Irischer Reisesegen“. Wie hat der sich wohl nach Nordfriesland verlaufen?

Andreas Völker

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

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

Bürozeiten der Geschäftsstelle: Dienstag bis Freitag 8.30 bis 12.30 Uhr
Dienstagnachmittag 15.00 bis 19.00 Uhr · Montags ist das Büro geschlossen

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

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

Die Redaktion behält sich vor, eingesandte Texte zu kürzen.

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

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

Die Bezugsgebühr ist im Mitgliedspreis enthalten.

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

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier

1 8 8 6



LOUIS LOUWIEN
Tischlerei GmbH

Wie es Euch gefällt
Möbel und Mehr

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

Bücher für den Schipper

Das ultimative Standardwerk

Wie konstruiere und baue ich ein Boot? Zu diesen Fragen ist in gut 100 Jahren Wassersport viel geschrieben worden. Warum also noch mehr? Die Frage beantwortet sich, wenn man Fachbücher aus vielleicht zwei Jahrzehnten miteinander vergleicht. Rasend schnell ist die Entwicklung, so dass man kaum noch etwas mit einem älteren Fachbuch anfangen kann. Es mag einen hohen Erinnerungswert für Nostalgiker haben, mehr nicht. Das merkt man sofort bei einem Blick in dieses Standardwerk. Dessen Autor, einer der bekanntesten deutschen Schiffbauingenieure und Konstrukteure, hat mit seinem fulminanten Werk, jetzt in dritter erweiterter und aktualisierter Auflage, wohl das ultimative Fachbuch in deutscher Sprache zu diesem Thema geschrieben. Natürlich richtet es sich in erster Linie an Leser aus dem Fachgebiet Bootsbau. Aber auch wer eine Yacht neu bauen oder grundlegend umbauen will, kommt wohl nicht darum herum. Dabei kommen auch Ausrüstung, Zubehör wie Segel und Anker und die unzähligen Dinge, derer man an Bord bedarf, nicht zu kurz. Wo man es auch aufschlägt enthält es auch für den interessierten Laien, zu denen der Rezensent sich zählt, verständlich geschrieben und mit seinen unzähligen Illustrationen, Zeichnungen, Rissen, Plänen, Fotos und Tabellen eine nicht zu überbietende Fülle wertvoller und interessanter Informationen und Hinweise zum Thema Boot. Es

ist wohl nicht zu viel gesagt, wenn man feststellt, dass das schwergewichtige Werk keine Frage unbeantwortet lässt.

H. Dieter Scharping, Konstruktion und Bau von Yachten, 3. akt. Aufl., 676 Seiten mit unzähligen Abbildungen, Zeichnungen und Plänen, Delius Klasing Verlag (ISBN 978-3-7688-2489-7), € 78

Ankern, ein Problem?

Ich habe schon einige Bücher über das Ankern gelesen und einige davon rezensiert. Oft jedoch mit einem unguuten Gefühl. Denn die meisten Segler fahren ihr Ankergeschirr nur spazieren. Sie ankern gar nicht, oder nur sehr selten. Wenn sie ihren Anker mal gebrauchen müssen, ist Panik angesagt. So bleiben denn auch die meisten Bücher darüber wohl ungelesen. Ein bisschen haben auch die Autoren schuld, wenn sie uns mit Tabellen und Formeln, Windwiderständen, Kettenstärken oder Ankertypen langweilen. Man muss es also erstmal wollen, das regelmäßige „vor Anker Liegen“. Der Autor dieses Buches, erfahrener Weltumsegler und Ankerfreund, versteht nicht nur das Handwerk, er kann auch lesbar darüber schreiben. Kaufen Sie sich das Buch, lesen Sie es, prüfen Sie ihr Ankergeschirr – und ankern Sie endlich öfter. Als „Vielankerer“ kann ich Ihnen sagen: Es wird Ihnen Freude bereiten!

Bobby Schenk, Ankern, Yacht Bücherei Bd. 135, 136 Seiten, 72 Fotos, 13 Zeichnungen, Delius Klasing Verlag (ISBN 978-3-7688-87412-184-2) € 14,-

SEEKARTEN



Weltweit gut ankommen!

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

Bestellen Sie Ihren Gratis-Katalog

Herrnegraben 31 • 20459 Hamburg
Tel.: 040/37 48 42-0 • Fax 040/37 48 42-42
info@hansenautic.de • www.hansenautic.de



HanseNautic
BADE & HORNING • ECKARDT & MESSTORFF