



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

88. Jahrgang

März / April 2010

Nr. 2

Neuen Zielen entgegen



Seekreuzer „Rasmus“, Kornelia und Jürgen Radde, vor dem Yachthafen

In dieser Ausgabe

Editorial – Gut aufgestellt	Seite 2
Dank für Spenden	Seite 5
Bericht des Vorsitzenden	Seite 6
Jahreshauptversammlung	Seite 10
Mitgliederversammlung	Seite 15
Nachruf Hans Meyer	Seite 16
Nachruf Kurt Hauschildt	Seite 17
Geburtstagsgrüße	Seite 18
Neuaufnahmen	Seite 18
Infoabend der HYG	Seite 18
SVAOe-Internet	Seite 20
SVAOe-Fotogalerie	Seite 21
SVAOe-Archivgruppe berichtet	Seite 22
Aus der Europe-Gruppe	Seite 24
Ein tragischer Unfall	Seite 25
Aus dem DSV	Seite 26
Otterndorf – Terminänderung	Seite 26
Fortsetzung: Reif für die Insel	Seite 27
Dies und das	Seite 34
Saisonvorbereitung, oder...	Seite 37
Ein neuer Stander und noch mehr	Seite 38
Bücher zum Saisonbeginn	Seite 39
Zu guter Letzt	Seite 40



*Ich kenne keinen sicheren Weg zum Erfolg, nur einen zum sicheren Misserfolg: Es jedem recht machen zu wollen.
Plato*

Ein Blick auf die Köpfe einer Hydra



„Gut aufgestellt?“ – diese inzwischen beliebte Floskel gehörte bisher nicht zu meinem Sprachschatz. Als ich jedoch in Rückschau auf die Jahreshauptversammlung darüber nachdachte, wie es der SVAOe zu Beginn ihres 105. Jahres wohl gehe, musste ich feststellen, dass ich sie sich als Bezeichnung für deren gegenwärtigen Zustand wohl einmal verwenden dürfe. Werfen wir doch einmal einen kritischen Blick auf die SVAOe und sehen wir, ob sie diese Feststellung verdient hat.

In einer medial beschleunigten, von Stress, Hetze und Egoismen bestimmten Welt mag es leider unmodern geworden sein, auf das Erreichte und damit das Vergangene zurückzublicken. Dennoch sind Fragen nach Erfolg oder Misserfolg berechtigt, dienen sie doch der künftigen Ausrichtung des Handelns. Sie erlauben darüber hinaus am Anfang eines neuen Jahrzehnts, einen Blick auf den „Zustand“ der gegenwärtigen Führungsscrew zu werfen. Das ist nämlich der Kopf, von dem aus das vielseitige Unternehmen SVAOe gesteuert wird. Ein Kopf eines Unternehmens, so sagt uns die Erfahrung, sollte möglichst klein sein, um möglichst effektiv arbeiten zu können. Und dann sehen sie sich bitte einmal diese Hydra an! Die SVAOe-Hydra ist weit mehr als die berühmte neunköpfige Lernäische Seeschlange aus der griechischen

Mythologie. Sie hat auch mindesten doppelt soviel Köpfe, obwohl Herakles ihr nicht einen abschlug, was ja angeblich zur Kopfverdoppelung bei der historischen Schlange führen sollte.

Aber man sehe sich das mal an. Da tobt kein prähistorisches Ungeheuer auf der Suche nach Opfern, kein Bankenvorstand streitet sich vor der Pleite um die Höhe seiner Boni, und keine Bundes- oder Länderregierung verzweifelt beim Blick in den Abgrund leerer Staatskassen. Da tagt ein Gruppe von Seglern und -innen (Motorboote inbegriffen) mit einer Begeisterung und einer Fröhlichkeit als sei die SVAOe nicht ein 105 Jahre altes Fossil, sondern eben erst von einer enthusiastischen Juniorengruppe gegründet worden. Mit Milde und wenig Mühe gelingt es dem nun schon ein Jahr „alten“ Vorsitzenden, diese Hydra in Schach zu halten.

Ich lande – man möge es mir verzeihen – wieder bei deren Köpfen. Jeder Kopf vertritt eine Sparte, einen Ausschuss (nicht „den Ausschuss!“), ein Interessengebiet also. Zwischen Fahrten- und Regattaseglern, Jugendlichen und Senioren, Junioren, Jugendlichen, Modellseglern und Kindern, sind in Anbetracht dringender konkreter Gegenwartsprobleme und unsicherer Zukunftsperspektiven Anspruchskonkurrenzen geradezu vorprogrammiert. Ein großer Segelverein ist eben ein vielschichtiges Unternehmen, in dem es nicht nur um ein Thema, sondern um viele geht. Und so hat jeder andere Probleme und legt seine Sorgen, meist verbunden mit finanziellen Forderungen, auf den Tisch. Doch wird am Ende immer ein Interessenausgleich gefunden. Ganz selten bedarf es einer Abstimmung. Verbissenheit? Man trinkt ein Bier und wechselt zum nächsten Punkt der oft randvollen Tagesordnung.

Die SVAOe-Hydra lebt! Vielleicht, weil das Klima ihr so gut bekommt. Liegt es am Altersquerschnitt?

Daran, dass immer mehr jüngere Leute dazu stoßen? Die machen mit, vertreten ihre Anliegen, haben Verständnis für die Probleme der anderen, aber lassen sich auch nicht „die Butter vom Brot nehmen“. Der ab und zu anwesende Kommodore – Hydrakopf 19 – versaut natürlich ein bisschen den Altersquerschnitt. Spaß beiseite. Es wird sachlich diskutiert, jeder kann ausreden, und es wird ernsthaft und dennoch mit viel Humor (das ist kein Widerspruch) um sachgerechte Entscheidungen gerungen. Ohne Offenheit und Fairness geht das nicht.

Nicht immer mag am Ende das optimale Ziel stehen, aber in einer Demokratie muss man auch mit der zweitbesten Lösung leben können. Zumal die finanziellen Mittel begrenzt sind und von einer sorgsamem Schatzmeisterin sparsam verwaltet werden. Auch im Überschwang der Pläne und Ansprüche wird dabei nie vergessen, dass es schließlich das Geld der Mitglieder ist. Beiträge und Spenden sind sozusagen der Treibstoff, mit dem das Vereinsschiff in flotter Fahrt gehalten werden kann. Und das mit dem „Vereinsschiff“ kann man sogar wörtlich nehmen. Die SVAOe ist mit rund 600 Eigner-Booten und einem knappen halben Hundert vereinseigener Fahrzeuge ja schon eine ansehnliche Reederei: drei J24, eine Albin Express, zwei Jugendkutter, fünf 420er, je ein Pirat, Feva und Laser, 26 Optis, vier Begleitboote, ein Schlauchboot und zwei Übersetzboote müssen in Betrieb gehalten werden! Müssen gelagert, repariert oder erneuert werden.

Überall in den Abteilungen wirken Menschen zum Wohle aller. Junge und Alte. Frauen und Männer. Insgesamt wohl an die 100! Ich glaube, damit sind wir in Hamburg Spitze! Wir haben uns bei vielen mit einem gemeinsamen Essen im Januar bedankt. Dies hier ist noch mal ein schriftliches Dankeschön an alle!

Einige Vereine klagen resigniert darüber, dass es bei ihnen immer weniger Ehrenamtliche gibt. Natürlich hört auch in der SVAOe mal der eine oder die andere auf. Es gehört aber fast zum guten Ton, dass er/sie eine/n Nachfolger/in vorschlägt. In der Regel funktioniert das auch, sonst wird nach Lösungen gesucht. Aufbau eines Mitarbeiter- und Helferstabes gehört ebenso dazu wie der Blick in die Zukunft: „Wer von ihnen könnte mal mein Nachfolger sein?“ Diese Frage muss sich jeder stellen. Und die Antwort sollte lauten: „In dem Team möchte ich gern mitmachen“.

Keine Angst Freunde! Die sich zuerst mit allerlei Ausflüchten zieren, werden später oft die besten im Team.

Und es hat auch Folgen. Für jüngere Menschen trägt die Arbeit in so einem Team stark zur Persönlichkeitsbildung bei. Oft erreichen sie später im Leben leitende Positionen, wie das Beispiel vieler SVAOeer immer wieder gezeigt hat. Den Umgang mit verschiedenen Menschen zu lernen, zu diskutieren, seine Meinung verständlich mündlich und schriftlich darzustellen und argumentativ erfolgreich zu vertreten, Verantwortung zu übernehmen, andere zu motivieren, auch Niederlagen anzunehmen und Folgerungen daraus zu ziehen. Kein Scherz: Das alles kann man bei uns lernen! Und für Ältere, nicht mehr im Berufsleben Stehende ist es eine gute Möglichkeit, langjährige Lebens- und Berufserfahrung einzubringen und weiterzugeben, vorhandene Fähigkeiten noch nützlich zu verwenden und den Geist frisch zu halten. Was will man eigentlich mehr?

Und da sind wir bei den Mitgliedern, aus deren großem Kreis kommen sie nämlich, die Mitarbeiter im Team und immer wieder ihre Nachfolger. Aber, niemand kann eine bestimmte Tätigkeit ewig ausüben. So darf uns der gegenwärtige Zustand nicht satt und zufrieden machen. Wir können nicht sagen

„ach wie schön“ und dabei nicht an die Zukunft denken. Wie bei meinem Beispiel: Der klassischen Hydra wuchsen für jeden abgeschlagenen Kopf zwei neue. Dem vorigen Vorsitzenden wurde zwar der Kopf nicht abgeschlagen. Aber der SVAOe ist ein neuer gewachsen. Wenn Sie meine persönliche Meinung hören wollen, dann wage ich nach dem ersten Jahr zu sagen, dass er seine Arbeit gut macht. Ich denke, ich kann das als früherer Vorsitzender nicht nur beurteilen, sondern darf das auch sagen. Das erste Jahr ist das schwerste, und es ist immer mehr als man denkt. Und was mir besonders imponiert: Er kennt bald mehr Leute als ich! Ein gutes Zeichen. Ohne menschliche Beziehungen geht es nämlich nicht. Ich wünsche ihm weiter ein gutes Händchen und danke jedem einzelnen, der mithilft, das Vereinsschiff in Fahrt und frei von Sandbänken und Kollisionen zu halten.

Mehr erhoffe ich mir eigentlich nicht für die SVAOe im neuen Jahr und von allen, die dies lesen. Wird's besser in 2010? „Prognosen sind schwer, vor allem, wenn sie die Zukunft betreffen“, sagt der Volksmund.

Ich wünsche eine gute Segelsaison!

Jürgen Chr. Schaper
Kommodore



Dank für Geld- und Sachspenden!

Freude herrscht über den Spendeneingang im vergangenen Jahr in Höhe eines Gesamtbetrages von € 32.396,63 (Vorjahre: 2008 = € 24.299,40 2007 = € 30.285,00). 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:

Spenderliste 2009

Egon Ambts, Helmut Barthodzie, Baseler Hof Just Kleinhuis, Dr. Gerhard G. Baumann, Claus Wilhelm Behnke, Hartwig Behrendt, Berend Beilken, Hans- Jürgen Blohm, Marcus Boehlich, BP Foundation, Helmut Brannaschk, Hans Burmeister, Gustav Adolf Bursch, Cabin, Electronic GmbH, Paul Hermann Ganssaue, Prof. Dr. Martin Carstensen, Lars Clasen, Jens Cornelissen GmbH, Sabine Diercks, Rosemarie Eckhoff, Helmut Ehrensberger, Detlef Flentge, Roland Gnass, Ingrid und Klaus-Uwe Gnaß, Elisabeth Gerke, Andreas Gienapp, Andreas Gustafsson, Alfred Hanssen, Hansenautic GmbH, Arthur Wilhelm Hauschildt, Jan Hauschildt, Werner Herzog, Frauke op de Hipt, Albrecht Hoffmann, Praxis Dr. Dagmar Ibe und Prof. Dietmar Segner, Kai Jancke, Jan Douglas Jaufmann, Karl-Heinz Klötscher, Jürgen Kluth, Karl-Heinz Knick, Ulrich Körner, Foto Köhler Reinhold Kemm, Ursula Kröger, Gertraude Kruse, Anton-Klaus Kurp, Wulf Laage, Erwin Lange, Dr. Gerd Lau, Ursula Massberg, MBC Gesellschaft f. Inhouse Com., Peter Mendt, Jens Meyer, Dr. Lutz von Meyerinck, Dirk Müller-Börner, Inga Mueller-Haagen und Lothar Többen, Maren Mueller-Haagen, Joachim Müntzel, Götz Anders und Renate Nietsch, Helga Nietsch, Hans-Otto Noack, Ernst Otto, Thomas Pätz, Rolf Pasternak, Peschke Verlag, Uwe und Marianne Petersen, Pinck Ingenieure Consulting GmbH, Werner Plaumann, Hans Helmut Pohle, Rolf Pollähn, Georg Pulver, Jürgen Raddatz, Frank Michael Raschdorf, Reimund Chr. Reich, Klaus Riecken, Michael Rüter,

Knut Sander, Marlies und Jürgen Chr. Schaper, Wolf Scheder-Bieschin, Peter Schlichting, Julian Schmidt, Schütt Elektronik GmbH, Peter Schwarz, Klaus Sperber, Joachim Stier, Eggert Thode, Jens Thomsen, Andreas Völker, Walter Wannack, Hans-Werner Weisser, Sandra und Stefan Wichern, Witt & Sohn AG und Jörg Zwirner

Für die Neubesetzung unserer Geschäftsstelle suchen wir per 1.6.2010 den/die

Clubsekretär/in (20 Wochenstunden)

Ihre Voraussetzungen:

Sie kennen sich aus in unserem Vereinsgeschehen oder haben in einem anderen Verein bereits in einer ähnlichen Position gearbeitet. Sie verfügen über eine abgeschlossene kaufmännische Ausbildung und sind in der Lage, die buchhalterischen Arbeiten unserer Vereinigung zuverlässig auszuführen. Mit Ihrem organisatorischen Talent und Ihrer Flexibilität unterstützen Sie die Obleute und den Vorstand der SVAOe in der Erfüllung ihrer Aufgaben. Die dafür notwendigen EDV-Kenntnisse sind für Sie selbstverständlich (inkl. Buchhaltungsprogramm/MS Office).

Das bieten wir:

Einen attraktiven Arbeitsplatz im 2. Stock unseres Clubhauses. Ein gute, kollegiale Arbeitsatmosphäre. Eine Arbeitszeitregelung nach Absprache (z.B. Dienstag bis Freitag 8.30 - 12.30 Uhr plus Dienstag 15.00 - 19.00 Uhr). Und ein angemessenes, sicheres Gehalt.

Wir freuen uns auf Ihre schriftliche Bewerbung, die Sie bitte **bis zum 30.4.2010** direkt an unseren Vorsitzenden, Andreas Völker, c/o SVAOe e.V., Neumühlen 21, 22763 Hamburg (Email: voelker@svaoe.de) senden.

Jahresbericht des Vorsitzenden 2009

In seinem letzten Jahresbericht schilderte mein Vorgänger Marcus Boehlich die intensive Beschäftigung des Vorstandes mit dem Thema Ankauf der gepachteten Clubanlage in Eckernförde. Dieses Thema hat sich nunmehr erledigt. Der Segelclub Eckernförde hat sich entschlossen, die Anlage doch nicht zu verkaufen; somit sehen wir den nächsten 13 Jahren, die unser Pachtvertrag noch läuft, mit Gelassenheit entgegen und freuen uns, die Anlage und das wunderschöne Revier wie bisher genießen zu können.



Der Schwerpunkt der Vorstandsarbeit des vergangenen Jahres hingegen lag in der Weiterentwicklung unserer Nachwuchsarbeit. Es hieße Eulen nach Athen zu tragen, müssten wir die Notwendigkeit dieser Arbeit erst erläutern. Im Übrigen spiegelt sich der Stellenwert, den die SVAOe dem Nachwuchs beimisst, in den Berichten der Obleute wider – fast die Hälfte des Ihnen vorliegenden Einladungs- und Berichtsheftes befasst sich mit diesem Thema. Umso mehr freut es mich, Ihnen mitteilen zu können, dass der auf der letzten JHV vorgetragene Spendenaufruf ganz wesentlich zur Finanzierung eines neuen Vereinsbusses beigetragen hat. Allen Spendern möchte ich auch an dieser Stelle noch einmal meinen herzlichen Dank sagen.

Im Frühjahr werden wir eine neue J24 in Dienst stellen können. Sie wird den Namen „Luv“ tragen und damit ist klar, aus welcher Windrichtung

dieses Schiff zu uns segelt. Vielen Dank, Heiko und Sigrid Tornow, für Eure Großzügigkeit. Eine weitere J24 – die Eignerin ist Rosi Eckhoff-Schütt – wird unter dem SVAOe-Stander segeln und mit einer SVAOe-Crew besetzt werden. Mit diesen beiden Booten sind wir in der Lage, dem Wunsch vieler unserer Junioren nach wettbewerbsfähigen Regatta-Booten nachzukommen...und die SVAOe hat somit die Chance, zahlreiche junge Menschen in den Club einzubinden.

Der Einstieg ins Segeln bei uns aber beginnt am Alsterufer. Der Jollenhafen, den wir zusammen mit dem SC Rhe und dem YC Meridian betreiben, befindet sich in einem guten Zustand. Hier werden unsere Jüngsten im Opti ans Segeln herangeführt. Einsteigerkurse für Jollensegler und Regattatraining auf den 420ern ergänzen das Programm. Dank des unermüdlichen Einsatzes unserer freiwilligen Helfer können wir an wöchentlich drei Nachmittagen dieses Training durchführen. In Planung ist hier die Installation eines Schwimmpontons. Er wird uns das Training erheblich erleichtern und möglicherweise auch einen Liegeplatz für unseren Kutter „Neumühlen“ für einige Wochen im Sommer bieten – ein toller Anreiz für die jugendlichen Segler, Kutteratmosphäre zu schnuppern.

Erfreulich ist auch, dass wir auf einem guten Wege sind, die Einstellung eines Jugendlichen zu realisieren, der im Rahmen eines freiwilligen sozialen Jahres, kurz FSJ, unsere Jugendarbeit in Betreuung, Ausbildung, Verwaltung und Pflege unserer Vereinsboote unterstützen wird. Mehrere Hamburger Segelvereine haben bereits gute Erfahrungen mit dem Einsatz eines „FSJ-ers“ gesammelt, und das ermutigt uns, ebenfalls diesen Weg zu gehen. Über den weiteren Fortgang dieser Angelegenheit werden wir Sie in unseren Nachrichten und im SVAOe-Internet auf dem Laufenden halten.

Viele von Ihnen haben es sicherlich schon gehört: Unsere langjährige Geschäftsführerin Maren Mueller-Haagen wird leider noch im Laufe dieses Jahres ihre langjährige Tätigkeit für uns beenden. Sie sehnt sich nach mehr Freizeit und zeitlicher Unabhängigkeit, ein Wunsch, den wir alle nachvollziehen können. Schon jetzt, Maren, vielen Dank für Deinen großen Einsatz für die SVAOe und, wir alle wünschen Dir viel Freude in Deinem neuen Lebensabschnitt. Für uns bedeutet das: Suche nach einer geeigneten Nachfolge. Wir werden uns dabei nicht allzu viel Zeit lassen und im März die ersten Gespräche führen. Es stellt sich dabei natürlich die Frage, ob die vielfältigen und künftigen Aufgabenstellungen innerhalb der SVAOe noch mit einer Halbtagsstelle zu bewältigen sind. Auch dies wird innerhalb des Vorstandes zu klären sein.

Vor genau einem Jahr ging die SVAOe-Homepage völlig neu gestaltet ins Netz. Seither kümmert sich eine Gruppe von sieben Aktiven um die Aktualität des Internet-Auftritts. Was immer an aktuellen Meldungen und Bildern aus unserem Clubleben auf den Redaktionstisch flattert, findet unmittelbar seinen Weg an die richtige Stelle auf unserer Homepage. Auch hier sind es ungezählte Stunden intensiver Arbeit, deren Ergebnis ein wirklich lesenswerter Internetauftritt ist, was die ca. 400.000 Aufrufe belegen. Leider ist unsere Homepage noch sehr, sehr langsam. Durch die Wahl eines neuen Providers kann hier hoffentlich bald Abhilfe geschaffen werden. Natürlich vergessen wir auch nicht, alle die zu informieren, die sich nicht im WWW tummeln. Mit ungebrochenem Einsatz erarbeitet Jürgen Schaper unsere zweimonatlich erscheinenden Nachrichten. Auch in der Zeit der

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



eBooks und iPads finden sie zahlreichen Leser und werden weit über die Grenzen der SVAOe und Hamburgs hinaus hoch geschätzt.

In diesem Sommer wird die SVAOe, diesmal unter der organisatorischen Leitung von Maren Mueller-Haagen und Annemarie Stamp, wieder ihre Ostsee-Rallye durchführen. Die SVAOe-Rallye hat eine lange Tradition. Sie wird seit Jahrzehnten im Fünfjahres-Rhythmus jeweils in der ersten Woche der Hamburger Sommerferien durchgeführt und führte uns bisher zu den reizvollen Häfen Dänemarks. Dragør, Stubbekøbing, Ebeltoft, Klintholm waren einige der Ziele. Während der Rallye ist eine Reihe von nautischen Aufgaben zu lösen, es wird ein bisschen kulturelles und historisches Wissen über die befahrene Region abverlangt, und es fehlen auch nicht der Spaßfaktor und Überraschungseffekte bei so mancher Aufgabenstellung. Die Rallye geht in diesem Jahr vom 12.–18. Juli zum Zielhafen Brejning an der Südseite des Vejle-Fjords, ein schön gelegener Hafen mit allen Möglichkeiten auch für ein abschließendes Fest. Für die Kinder gibt es einen Sandstrand und für alle, die über Land kommen, ein Hotel ganz in der Nähe. Wir hoffen wieder auf eine rege Beteiligung vieler Mitglieder und aller Jugendboote. Einen besseren Start in die Sommerferien kann man sich doch eigentlich nicht wünschen!

Doch nicht nur dies Event bringt SVAOe-Segler zusammen. Der „harte Kern“, der hier versammelt ist, weiß es genau: Fahrten- und Regattasegler, die Motorboot- und Modellbootgruppe – im Rahmen unserer Veranstaltungen trifft man sich: beim traditionellen An- und Absegeln, bei Geschwad- erfahrten auf der Elbe, ich nenne nur Otterndorf und Borsfleth im letzten Jahr, den Regatten auf der Elbe und anlässlich der Nordseewoche. Alle diese Veranstaltungen und auch die Zusammenkünfte hier im Clubhaus sind ein Teil unserer Identität,

die wir erhalten und stärken wollen. Dazu soll auch eine Fragebogen-Aktion dienen, die zurzeit von unserer Zukunfts-Kommission erarbeitet wird. Den Einwand: das haben wir doch alles schon mal gemacht, möchten wir nicht gelten lassen. Die Zeiten ändern sich und mit ihnen die Anforderungen an einen modernen Segelverein. Wir würden deshalb schon ganz gern wissen, was unsere Mitglieder, die Alten, wie die Jungen über ihren Verein denken und wie sie zu ihm stehen. Dabei liegt uns nichts ferner, als der Vereinsmeierei das Wort zu reden.

Wir wünschen uns eine frische, zukunftsorientierte SVAOe, die dem in vielen Vereinen festzustellenden Trend eines bröckelnden Mittelbaus, der Altersgruppe zwischen 25 und 50 Jahren, erfolgreich die Stirn bietet. Wenn Ihnen also in den nächsten Wochen ein Fragebogen in die Hände fällt, lassen Sie sich bitte nicht abschrecken. Opfern Sie Ihrer SVAOe 15 Minuten – Sie helfen uns ganz wesentlich bei der Zukunftsplanung!

Nun gibt es bekanntlich eine Segel-Welt auch außerhalb der SVAOe. Wir suchen und halten ständigen Kontakt mit vielen befreundeten Vereinen, lernen aus deren Erfahrungen und kooperieren mit Ihnen. Ich denke z.B. an das bereits genannte Ausbildungszentrum an der Alster oder an die Nordseewoche. Auf uns allein gestellt könnten und wollten wir diese und viele andere organisatorische Aufgaben nicht bewältigen. Wir sind darüber hinaus eingebunden in Verbandsstrukturen: des Hamburger Sportbundes und der Hamburger Segler-Jugend, des Hamburger Segler-Verbandes und des Deutschen Segler-Verbandes. Sie bieten uns Unterstützung bei der Nachwuchsarbeit, Problemlösungen im Zusammenhang mit der Elbvertiefung und anderen Revierangelegenheiten, sind unverzichtbar im Bereich des Führerscheinwesens.

In diesem Zusammenhang erlauben Sie mir ein paar Worte zum Seglertag des DSV in Friedrichshafen im letzten Oktober. Diskussionsforen des Seglertages waren das neue Leistungsport-Förderprojekt „Sailing Team Germany“, die Weiterentwicklung der Regattaformate und neue Ideen für die Zukunft des Segelsports. Für mich als Vertreter eines Vereins, der sich mit der Förderung der gesamten Bandbreite des Yachtsports auseinandersetzt, war das Thema „Ideen für die Zukunft des Segelsports“ natürlich von besonderem Interesse. Umso überraschender war es für mich, festzustellen, dass sich das Forum im Wesentlichen damit beschäftigte, sich die ausführlichen Darstellungen einzelner Delegierter über die Arbeit ihrer Vereine anzuhören. Konzeptionelles oder Erhellendes im Sinne des Themas war nicht zu erkennen. Das spiegelt sich auch auf der Homepage des DSV zum Seglertag wider – oder auch nicht: Inhaltlich Neues ist dort jedenfalls nicht zu

entdecken. Vielleicht hat ja der nächste Seglertag in dieser Hinsicht mehr zu bieten.

Lassen Sie mich zum Ende kommen mit einer persönlichen Bemerkung: Wie fühlt sich ein Vorsitzender nach Ablauf seines ersten Amtsjahres? Passte das eigene Schuhwerk in die breiten Fußstapfen, die das Urgestein Jürgen Schaper in 26 Jahren und sein Nachfolger Marcus Boehlich in seinen 11 Jahren Amtszeit hinterließen? Diese Frage stellte mir kürzlich ein Clubmitglied – halb ernsthaft, halb im Spaß. Offen gesagt, diese Frage habe ich mir selbst nie gestellt; denn, um im Bild zu bleiben, einen schmalen Trampelpfad fand ich nicht vor. Stattdessen eine gut gepflasterte Straße, ohne Schlaglöcher und völlig eisfrei. Es bestand also keine Notwendigkeit, die Stadtreinigung mit der Bitte um Räumung zu traktieren, um nicht auszurutschen. Diese SVAOe-Straße führt – auch ohne Navigationssystem – vom Clubhaus in

Und wenn das Fernglas vom Lukendeckel in die Bilge fliegt?

Dann Seemann, ist das Fernglas normalerweise kaputt. Die Prismen verschieben sich, und es ist unbrauchbar. Unsere neuen Ferngläser von STEINER und LEICA z.B. sind ausgeschäumt und unempfindlich auf Stoß und Schlag. Wir haben schon **für nur € 309,-** ein lichtstarkes, robustes Steiner Fernglas 7 x 50, gummiarmiert und wasserdicht!

Kennen Sie das Lied; gehen wir mal zu **Hagenbeck-Hagenbeck-Hagenbeck!** Wann waren Sie zuletzt da? **Vom 25. Juni bis zum 27. Juni 2010** treffen Sie uns bei Hagenbeck auf der Hanse-Bird. Hier können Sie in Ruhe alle Ferngläser ausprobieren. Alle namhaften Hersteller von Spitzen Produkten treffen Sie hier an und auch die Fachleute, wenn Sie technische Fragen haben.

Und wenn Sie uns nicht bei Hagenbeck oder in unserem Geschäft besuchen können, besuchen Sie uns doch im Internet unter **www.foto-wannack.de**.



FOTO WANNACK
FERNOPTIK - FOTO - VIDEO

Montag bis Freitag von 9.00 bis 18.00 Uhr

Neanderstraße 27 · 20459 Hamburg (Nähe Hafencity und Hamburger Michel)
Telefon 040/34 01 82 · Fax 040/35 31 06 · E-Mail: d.wannack@hamburg.de · www.foto-wannack.de

Develgönne/Neumühlen aus zu allen Stationen unseres Vereinslebens: nach Wedel und Mühlenberg, zum Alsterufer und nach Eckernförde, nach Glückstadt, Otterndorf, Borsfleth und überall dorthin, wo die SVAOe in vielfältiger Weise Flagge zeigt. Nicht alle Stationen an diesem Wege konnte ich in dieser Zeit regelmäßig besuchen – aber es gibt ja jetzt ein zweites Amtsjahr. Eines aber fiel mir auf: Auf dieser Straße war immer was los. Ständig traf ich auf bereits bekannte und neue Gesichter und auf die vielen Ehrenamtlichen, die sich um die Organisation und Verwaltung unseres Clubs kümmern, die sich für die praktische und theoretische Ausbildung unseres Nachwuchses einsetzen, oder die sich einfach nur trafen, um gemeinsam Spaß am Clubleben zu haben. Ich fand also intakte Strukturen in allen Bereichen der SVAOe vor, und das machte es mir recht leicht, innerhalb dieser Fuß zu fassen.

Mein Resümé: Dieser Verein lebt – mit ihm und für ihn zu arbeiten macht Spaß, und das ist Ansporn genug für die nächsten 12 Monate!

Andreas Völker



Die erste unter neuer Führung

Jahreshauptversammlung 2010

Sage keiner, die SVAOeer seien uninteressiert an den Geschehnissen in ihrem Verein. Die zahlreiche Mitarbeit in Ausschüssen, Ausbildung, Schulung, Training sowie die Teilnahme an Veranstaltungen – mindestens vier Mal je Woche wird das Clubhaus genutzt – sprechen eine deutliche Sprache. Da ist zwar nach oben keine Grenze gesetzt, und häufig,



Andreas Völker trägt den Jahresbericht vor. Am Vorstandstisch von links: Monika Dennert, Peter Stamp, Götz Anders Nietsch und Jürgen Raddatz

gerade zu den regulären Vereinsversammlungen, wären ein paar mehr Anwesende auch nicht schlecht. Aber zur Jahreshauptversammlung zeigen sie besonders, dass ihnen das Vereinsgeschehen am Herzen liegt. Schließlich ist es nicht nur wichtig, sich anzuhören, was Vorsitzender und Vorstand zu berichten haben, sondern „es gehört sich auch“.

In diesem Jahr, am 23. Februar, kamen 127 Personen, davon sechs Gäste bzw. noch nicht stimmberechtigte Jugendliche und füllten den Saal im Vereinshaus.

Es war sozusagen „rappellvoll“, besonders in den hinteren Reihen, während vorne noch ein paar Plätze frei waren. Ohne, dass es den meisten zu Bewusstsein kam, fand damit auch eine Belastungsprobe statt. Denn im Untergeschoss war kurz zuvor eine Stahlstütze ausgewechselt worden, da die alte, im Mauerwerk verborgen, sich weitgehend in Rost umgewandelt hatte.

Der gute Besuch ging natürlich auch auf das Konto von Andreas Völker, der seit einem Jahr als Vorsitzender im Amt ist und seinen ersten Bericht erstatten sollte. Da ist man neugierig. So sollte es auch in den kommenden Jahren bleiben.

Zu Beginn gedachte die Versammlung der im Vorjahr verstorbenen Mitglieder:

Horst Pape, † 03.05.2008 im Alter von 73 Jahren, Mitglied seit 1972, Eigner der MY „Dollart“

Herbert Schmidt, † 17.01.2009 im Alter von 78 Jahren, Mitglied seit 1968, früher Eigner der SY „Hella“

Gerd Grühser, † 20.05.2009 im Alter von 65 Jahren, Mitglied seit 1982, früher Eigner der SY „High Noon“

Dieter Lichtenfeld, † 07.09.2009 im Alter von 68 Jahren, Mitglied seit 1965, Eigner der SY „Skribidapp“

Horst Labusch, † 25.10.2009 im Alter von 86 Jahren, Mitglied seit 1969, Eigner der SY „Prussia“

Jürgen Stanik, † 23.11.2009 im Alter von 69 Jahren, Mitglied seit 1969, Eigner der SY „Lütte Deern“

Andreas Völker eröffnete die Versammlung um 19.15 Uhr, begrüßte die Anwesenden, bedankte sich für ihr Kommen und stellte fest, dass form- und fristgerecht eingeladen worden sei. Er bat darum, die Handies auszuschalten, was auch von fast allen Anwesenden befolgt wurde.

Seinen Bericht begann er mit der Meldung zum Stützpunkt Eckernförde. Der SCE habe sich ent-

schlossen, die Anlage doch nicht zu verkaufen, und dass wir nun also zusehen müssten, wie es dort nach 2023, dem Jahr des Auslaufens unserer Pacht, weiter gehen könne.

Der Vorsitzende lobte die hohe Spendenbereitschaft der Mitglieder, die damit den Ankauf eines neuen Busses für die Jugendarbeit ermöglicht hatten, und hob die Spende von Heiko Tornow und Siegrid Baumann-Tornow für eine neue J24 hervor, die den Namen „Luv“ tragen wird. Gemeinsam mit unseren bisherigen beiden J24 „Hungrier Wolf“ und „Juelssand“ und mit einer weiteren, im Besitz von Rosi Eckhoff-Schütt befindlichen J24, die auch mit SVAOe-Mitgliedern besetzt werden wird, sowie mit der instand gesetzten Albin Express „Scharhörn“ wird unsere Juniorengruppe sich also künftig geradezu explosiv entwickeln.

Auch um die Jüngsten- und Jugendarbeit und die anderen Vereinsaufgaben stünde es gut, so Andreas. „Ich fand intakte Strukturen vor. Das machte es mir leicht. Der Verein lebt“. Alles weitere, was er zu berichten hatte, findet man in seinem Jahresbericht in dieser Ausgabe der Nachrichten und im Internet. Zu den der Einladung beigefügten Berichten der Obleute und ihren Arbeitsfeldern gab es keine Nachfragen.

Schatzmeisterin Monica Dennert trug die von ihr zu verantwortenden Haushaltszahlen wie gewohnt in

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

klarer Form vor. Sie ist ja auch schon im neunten Jahr in diesem Amt. Aber die Balance der Zahlen ist keineswegs reine Routine. Das sieht man schon daran, dass der ordentliche Haushalt negativ abschließt und nur durch die „außerordentlichen Erträge“, so sollten sie nach einem Vorschlag von Eduard von Allwörden heißen, ausgeglichen wird. Aber über die Spendenfreudigkeit in der SVAOe ist ja bereits berichtet worden, so dass Sorgen an dieser Stelle nicht angebracht erscheinen. Monica bedankte sich bei Geschäftsführerin Maren Mueller-Haagen für die sorgfältige Kassenführung und Buchhaltung mit einem Blumenstrauß.

Natürlich wurden allerlei Fragen zu dem Zahlenwerk gestellt, ein Beweis für die Aufmerksamkeit der Zuhörer. Festzuhalten ist der Hinweis von Eduard v. Allwörden, dass in letzter Zeit allerlei Reparaturen am Clubhaus angefallen sind, und dass dies bei einem so alten Gebäude auch weitergehen wird.

Yachtfarben Holzschutz Bootsnamen

kaufen Segler seit
Generationen wegen
Auswahl und fach-
kundiger Beratung bei:

WAAGE

Schiffs- und Industriebedarf
Farben · Chemikalien · Fette · Öle

seit 1880

Stubbenhuk 38 · 20459 Hamburg
Tel. 040/373560 · Fax 040/373607
www.waage-farben.de

Seinem Hinweis auf erforderliche Rückstellungen wird von der Schatzmeisterin damit begegnet, dass zu diesem Zweck der Haus- und Hafenfonds, der nach dem Hausbau geleert war, wieder eingerichtet worden ist und bereits ganz gut gefüllt werden konnte. In diesem Zusammenhang verwies Monica darauf, dass sich aus Abschreibung, Betriebskosten und Mieteinnahmen des Clubhauses ein Minusbetrag ergibt. Der werde sich im nächsten Jahr aber verringern oder sogar ausgleichen, wenn Ende 2010 das HASPA-Darlehen abgelöst ist.

Auch Rechnungsprüfer Michael Hampe hatte gute Nachrichten für die Zuhörer: „Die Finanzen sind in absolut professioneller Hand“, sagte er. Die Kassenunterlagen seien geprüft worden, die Buchhaltung stichprobenartig geprüft. Es gebe keine Beanstandung. Das hören Beitragszahler gern. Er empfahl Entlastung der Geschäftsführerin und der Kassenwartin. Die Anwesenden gaben sie einstimmig.

Als Nächstes stellte Monica Dennert ihre Haushaltsplanung für 2010 vor, die den Mitgliedern bereits mit der Einladung zugeschickt worden war. Monica erklärte, dass im laufenden Jahr 5000 € zusätzlich zu den bisherigen Einnahmen gebraucht werden würden. Das ergebe sich aus dem erhöhten Aufwand für die Juniorenboot-Flotte, dem Ausgleich des Nachrichtenblattes, wachsenden Personalkosten und Vereinspflichten.

Michael Rüter fragte, ob das denn ausreiche, da ein Wechsel in der Geschäftsführung bevorstünde, und Rolf Stünitz fragte ebenfalls, ob der Betrag ausreiche, da bei den von ihm betreuten Jollen höhere Kosten anfallen würden. Die Kassenwartin war zuversichtlich, da bisher immer das Spendenaufkommen geholfen hätte. Eduard von Allwörden unterstützte das mit der bemerkenswerten Aussage: „Es muss auch ein Motiv zum Spenden bleiben“. Nach dieser Aussprache beantragte Peter Mendt

die Entlastung des Gesamtvorstands, die von der Versammlung einstimmig erteilt wurde.

Anschließend erhob sich der 2. Vorsitzende Peter Stamp und erklärte seinen Rücktritt. Wie das? Die Antwort ist einfach. Der „Zweite“ ist alternierend zum „Ersten“ alle zwei Jahre zu wählen. Im letzten Jahr wurde dieser Rhythmus durch die Neuwahl von Andreas Völker gestört. Der Rücktritt ist also ein kleiner Trick, um den regulären Ablauf wieder herzustellen.

Damit standen die Neuwahlen an, diesmal also des 2. Vorsitzenden und des weiteren Vorstandes, des Ältestenrats und eines Rechnungsprüfers. Andreas Völker bedankte sich bei Jürgen Kluth, der aus dem Ältestenrat ausscheiden wollte, für seine über zehnjährige Tätigkeit in diesem Gremium. Hans-Jürgen Heise erklärte sich bereit, die Lücke zu füllen.

Während der Wahl und des Auszählens wurde der amtliche Teil der Versammlung unterbrochen. Keiner blieb am Platz, jeder versorgte sich mit neuen Getränken, und es gab unendlich viel zu beschnacken. Man verstand kaum das eigene Wort, geschweige denn das fremde. Aber eine solche Entkrampfung nach langem Stillsitzen muss wohl sein.

Schließlich hatte die „Zählgruppe“ ihre Arbeit getan, und der „Landeswahlleiter“ Norbert Schlöbhorn trat ans Pult. Er hatte einiges zu nörgeln über nachlässige Wähler, über fehlende Stimmen, über ungültige Stimmen, aber das waren Marginalien. Alles wurde am Ende gut. Alle Kandidatinnen und Kandidaten waren mit überwältigender Mehrheit gewählt. Die SVAOe hat einen neuen Gesamtvorstand, Ältestenrat, Kassenprüfer, und bis auf Jürgen Kluth im Ältestenrat waren alles

TOPLICHT

SCHIFFSAUSRÜSTUNG FÜR TRADITIONELLE SCHIFFE

Von Affenfaust
bis Zitrone ...
Über 8000 verschiedene
Artikel liefern
wir sofort aus unse-
rem Lager. Gern
schicken wir Ihnen
unseren berühmten
"kleinen Braunen":
den Katalog, der in
keinem Bücher-
schapp 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

dieselben Gesichter. Und natürlich nahmen alle ihre Wahl an.

Und noch einmal stand das leidige Thema Geld auf der Tagesordnung. Die Kassensparten erläuterte die Entwicklung der Mitgliedsbeiträge. Eigentlich hatten sie sich überhaupt nicht entwickelt. Sie sind seit zehn Jahren gleich geblieben, während die Ausgaben gestiegen sind. Nun sei wieder einiges ins Lot zu setzen, sagte Monica. Sie schlug daher



Christiansen
Bücher seit 1878

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

Ihr „Heimathafen“ in Ottensen
Bahnenfelder Straße 79, Ottensen
Tel.: 040.390 2072 + 39 35 88
www.buecher-christiansen.de

eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge vor. Diese sieht beispielsweise 8 € im Jahr für Erwachsene (von 132 € auf 140 €) und 5 € im Jahr für Kinder und Jugendliche (von 65 € auf 70 €). Bei den anderen Beitragssätzen ergeben sich entsprechende Erhöhungen. Die Versammlung hatte Verständnis für die Begründung und nahm die neuen Beitragsätze und den Haushaltsvoranschlag einstimmig an. Die neue Beitragsordnung wird ins Internet gestellt und kann auch von der Geschäftsstelle angefordert werden.

Zum Schluss musste noch eine Satzungsänderung behandelt werden. Die Finanzrechtsprechung verlangt eine sehr eng vorgegebene Formulierung in der Satzung über den Verbleib des Vereinsvermögens bei Vereinsauflösung oder, was neu ist, bei Verlust der Gemeinnützigkeit. Wenn Vermögensverlust möglich wird, horcht jeder auf. Hans-Jürgen Heise stellte eine kritische Frage, der sich im Geiste alle anschlossen: Was ist, wenn wir morgen die Gemeinnützigkeit verlieren, und sei es nur für ein Jahr? Tönnies Hagelstein und Peter Stamp antworteten mit beruhigenden Argumenten. Die Gemeinnützigkeit sei ja Vereinsziel und nicht in Frage zu stellen. Im übrigen hätten wir keine Wahl. Daraufhin wurde der Satzungsänderung einstimmig zugestimmt.

Damit war die Tagesordnung abgearbeitet. Dessen ungeachtet meldete sich Maarten Slooves noch mit einem Vorschlag. Er möchte die Nachrichten lesbarer gestalten durch Einführung einer anderen Schrifttype, etwa wie Times. Aber es war keine Lust mehr vorhanden, darüber zu diskutieren. Die Teilnehmer erhoben sich in angeregter Auflösung, bestellten noch ein Bier oder strebten nach Hause.

GAN



Informatives von den Seenotrettern

SVAOe-Mitgliederversammlung am 23. März 2010

Zu Beginn der Veranstaltung berichtete der Vorsitzende über den Stand der Saisonvorbereitung:

Die SVAOe startet in die neue Saison mit zwei neuen J24. Wie bereits berichtet, hat uns Heiko Tornow eine J24 „LUV“ gespendet, Rosi und Eggert Schütt stellen ihre neue J24 ebenfalls der SVAOe-Jugend zur Verfügung. Auch unser neuer Vereinsbus steht ab kommender Woche zur Verfügung.

Die Bau- und Reparaturmaßnahmen am Clubhaus sind abgeschlossen.

Unser Internet-Auftritt, der bisher nur sehr langsam war, wird ab Ostern deutlich schneller sein und damit hoffentlich noch intensiver von unseren Mitgliedern als Informationsquelle genutzt werden.

Das Thema des Abends jedoch war „145 Jahre Suche und Rettung auf See“. Kapitän Ralf Krogmann, Leiter der Zweigstelle Hamburg der DGzRS, präsentierte in Wort und bewegten Bildern die Arbeit der Seenotretter. Was wir zu sehen bekamen, war nicht nur ein informativer Abriss über die Geschichte der DGzRS und die Entwicklung Rettungsboote bis hin zu den mo-

deren Seenotrettungskreuzern, sondern auch ein eindrucksvoller Einblick in die tägliche harte Praxis an Bord. In spannenden Filmsequenzen wurde uns, unter anderem mit einem beeindruckender Film der schwedischen Seenotretter, vorgeführt, bei welchen Wetterbedingungen die Einsätze gefahren werden.

Schier unglaubliche Bilder von Unglücksfällen auf See waren Anlass für lebhaft Diskussionen im Auditorium.

Wir erlebten einen überaus lohnenswerten Abend im Clubhaus, der (wieder einmal) wesentlich mehr Besucher verdient hätte!



Beilagenhinweis

Bitte beachten Sie die Beilagen der SVAOe:
Ausschreibung Otterndorf Regatta,
Ausschreibung Rallye und Mitgliederumfrage
in dieser Ausgabe.



Seemann & Söhne

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
--	--	--	---

Hans H. C. Meyer 1922 – 2010

Eigner der „Orplid II“

Hans Meyer kam erst spät im Leben zur SVAOe, der er am Ende doch immerhin 20 Jahre lang angehörte. Wir erwähnen das, da er, der zunächst einem anderen Segelverein angehörte, sich in der SVAOe vom ersten Tage an wohl fühlte, in der er sich angenommen sah und in der er sich engagierte. Schippern, das tat er da schon seit seinen jungen Jahren, bis er zur Kriegsmarine einberufen wurde. Klein von Statur und damals noch sehr schlank, kam er zu den U-Booten. Als Funkmaat „Strich“ überlebte er auf dem erfolgreichen und berühmt gewordenen Boot „U 98“ von Lehmann-Willenbrock – auf dem Buchheims Bestseller „Das Boot“ spielt – den Krieg. Das grenzte in Anbetracht der hohen Verluste der U-Bootwaffe schon fast an ein Wunder.

Später beruflich als Schiffs- und Versicherungsmakler tätig, kam er bald wieder aufs Wasser. Nach den Verwüstungen im Hamburger Yachthafen durch die große Sturmflut 1976 war er einer der ersten, der freiwillig beim Aufräumen half.

Wer kennt nicht seinen alten, 1903 gebauten dunkelblauen Kutter „Orplid II“, den er viele Jahrzehnte schipperte und exzellent beherrschte. Seine Leidenschaft neben der Segelei war die Funkerei. Eine Begeisterung, die er aus der Kriegszeit in bessere Jahre hinübergerettet hatte. Von seinem mit Geräten aller Art ausgerüsteten und verdrahteten Schiff hielt er, zunächst noch ausschließlich mit Tastfunkgeräten, Funkkontakt zu Seglern in aller Welt.

Mit ihrer starken Maschine und dem niedrigen Freibord des ehemaligen Fischkutters eignete sich seine durable „Orplid II“, die auch mal Schrammen



bei der Bergung von Havaristen vertragen, bestens zur Regatta-Begleitung. So gab es keine SVAOe-Regatta ohne die „Orplid“ mit drei oder vier Hilfsleuten an Deck und dem großen Stander im Topp. Hans Meyer liebte die Geselligkeit. So führten die Regattabegleitungen und sein tätiges Interesse an der SVAOe zu einem großen Freundes- und Bekannten-

kreis, der während des Sommers im Yachthafen oft an Bord und im Winter in seinem Haus in Wedel bei Melodien auf der Heimorgel des vielseitig Begabten, seine großzügige Gastfreundschaft, genießen durfte. Nicht unerwähnt bleiben darf seine Frau Bärbel, die, seit wenigen Jahren selbst schwer erkrankt, sich stets an Bord um ihren Schipper, die vielen Freunde und nicht zuletzt zwei große Hunde sorgte. Gesund lebte dieser Schipper nie. Im Gegenteil, er genoss frohen Herzens die kleinen Freuden des Schipperns, des Lebens an Bord und an Land, verbreitete überall Freude und Zuversicht und gab seine ansteckende Fröhlichkeit an andere weiter.

Nach dem Verkauf der „Orplid II“ und wenig später auch des schönen Hauses in Wedel zogen sich Hans und Bärbel in eine altersgerechte Wohnung in Schwerin zurück, in der beide das Alter noch etwas genießen wollten. Doch das Schicksal war anderer Meinung und berief Hans im Alter von 87 Jahren am 28. Januar auf seine letzte Reise.

Wir werden Hans Meyer eine gute Erinnerung bewahren. Unser besonderes Mitgefühl gilt seiner Frau Bärbel.

Jürgen Schaper

Kurt Hauschildt 1934 – 2010

Träger der goldenen Ehrennadel der SVAOe · Früher Eigner der Elb-H-Jolle „Diana“

Am 29. März mussten zahlreiche SVAOeer mit der Familie und vielen Freunden in der Othmarscher Kirche Abschied nehmen von Kurt Hauschildt, der die unwahrscheinlich lange Zeit von 72 Jahren der SVAOe angehörte.

Schon als Dreijähriger wurde der Spross einer alten Oevelgöner Familie, wie es damals häufiger geschah, von seinen Eltern in die Modellabteilung der SVAOe eingetreten. Über das viele Jahre betriebene Modellsegeln, damals nicht nur eine Ur-Oevelgöner Angelegenheit, sondern, wie heute das Optisegeln, auch der übliche Start in eine „richtige“ Seglerkarriere. So blieb es auch bei Kurt Hauschildt nicht beim Modellsegeln.

Schon als Oevelgöner Junge besaß er einen „nordischen Kahn“, von denen es auf der Oevelgöner Reede mehrere gab, auf dem er den Umgang mit Booten, wie Rudern und Wriggen, und mit Schot und Pinne schnell erlernte. Das fiel ihm nicht schwer, denn die Grundzüge der Aerodynamik kannte er von seinen Modellbooten, die, damals noch ohne Windrudder oder Fernsteuerung, auf zahlreichen Regatten ihren geraden Kurs quer über die volle Breite der Elbe finden mussten. Es folgten mehrere Jahre als Mitsegler auf den H-Jollen und Yachten älterer SVAOe-Segelkameraden bevor er seine eigene Elb-H-Jolle „Diana“ (H 341) erwerben konnte.

Als er später kein eigenes Boot mehr hatte, widmete er sich dem Turnierkegeln als Leistungssport, bei dem er auch seine Frau kennen lernte, als Leistungssport und brachte es darin zu beträchtlichen Erfolgen. Da beide die vielen Turniere und Wett-



kämpfe zeitlich sehr beanspruchten, musste er sich entscheiden. Segeln oder Kegeln? Obwohl ein eigenes Schiff zeitlich nicht mehr möglich war, gab er das Segeln nicht ganz auf, sondern segelte mehrere Jahrzehnte lang einmal im Jahr mit langjährigen SVAOe-Freunden an Bord der „Kallisto“ seines Freundes Roland Gnass nach Helgoland.

Auch beruflich war der Sohn eines Elblotsen eng mit der Schifffahrt verbunden. Da er als Brillenträger nicht zu See fahren durfte, lernte er Schiffsmakler, einen Beruf, in dem er später hauptsächlich Küsten- und Binnenschiffe befrachtete und den er sehr liebte und bis ins Rentenalter gern ausübte.

Segel- und Kegelsport sowie sein Beruf führten zu vielen Freundschaften, die ihn teilweise bis an sein Lebensende begleiteten. Die SVAOe, der er ein Menschenalter lang die Treue hielt, hat ihn anlässlich ihres Gründungsfestes im Jahre 2008, als er ihr 70 Jahre angehörte, besonders geehrt.

Vor zwei Jahren erkrankte Kurt Hauschildt an einer nicht zu diagnostizierenden seltenen Nervenkrankheit, die zunehmend zu Lähmungen führte und ihn dauernd an den Rollstuhl fesselte. Von seiner Frau Ingrid liebevoll betreut, waren alle ärztlichen Bemühungen am Ende erfolglos, so dass er uns am 17. März im Alter von 75 Jahren für immer verließ.

Seine vielen Freunde werden ihn in guter Erinnerung behalten. Unser besonderes Mitgefühl gilt seiner Frau Ingrid und seiner Tochter Julia.

Jürgen Schaper

Herzliche Glückwünsche!

Herzliche Wünsche für das neue Lebensjahr gehen an diejenigen, die in den schönen Frühlingsmonaten 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 Mai und Juni:

10.05. Frank Haamann	60 Jahre
11.05. Anne Kaiser	30 Jahre
11.05. Peter Peters	75 Jahre
18.05. Robin Das Sharma	40 Jahre
23.05. Johannes Rüter	50 Jahre
24.05. Helge Griesbach	20 Jahre
26.05. Kornelia Radde	60 Jahre
29.05. Wolfgang Balasus	60 Jahre
31.05. Jens-Hagen Rubien	60 Jahre
02.06. Joachim Seeland	60 Jahre
06.06. Manfred Krefis	75 Jahre
12.06. Inga Mueller-Haagen	30 Jahre
13.06. Jens Thomsen	75 Jahre
15.06. Marianne Brügge	80 Jahre
16.06. Tina Dibowski	40 Jahre
16.06. Rosemarie Grams-Hamann	70 Jahre
20.06. Andreas Albrecht	40 Jahre
20.06. Etzel Bogena	60 Jahre
20.06. Horst Moltzau	70 Jahre
23.06. Ullrich Swoboda	60 Jahre
27.06. Eggert Thode	65 Jahre



Informationsabend HYG

...am 28. Januar 2010
im Yachthafen

Der Hafen wird am 15. März geöffnet, am 18. ist Beginn des Abkranens. Wegen der starken Vereisung des Hafens war bisher ein Eggen des Hafengrundes noch nicht möglich. Das soll jedoch bis zur Eröffnung erledigt sein.

2009 verzeichnete die Gemeinschaft (HYG) 51 Aus- und 58 Eintritte sowie 18 neue Mitglieder seit dem Jahresbeginn. Ab Winter 2010/11 ist kein Kranen mit stehendem Mast mehr vorgesehen. Vorübergehendes Kranen mit Mast während des Sommers ist davon nicht berührt. Die vier Fäkalabsaug-Plätze sind noch „taufersch“, da sie fast nicht benutzt werden.

Die Jahreshauptversammlung der HYG wird am 29. April im Clubhaus des Hamburger Segel-Club stattfinden. Das Yachthafenfest am 10. September soll die HYG nichts mehr kosten ohne Einbuße an Attraktivität.

Die Bilanz der HYG schließt für 2009 mit einem Gewinn von rund € 9.000 ab. Ohne die ca.

€ 60.000 teuren Schlingelreparaturen bei der Fa. Buschmann wäre der Überschuss entsprechend größer. Die Gebühren bleiben 2010 für Mitglieder unverändert. Sie wurden 2008 zuletzt um 4% erhöht und sollen 2011 um 3% steigen. Damit sollen Mehreinnahmen von ca. € 80.000 erzielt werden.

Die Gebühren für Fremde für Kranen und Slippen sollen 2010 um 10% erhöht werden, während die Gastgebühren unverändert bleiben. 21.000 Gäste besuchten den Hafen mehrtägig und 5.000 für einen Tag.

Die Einnahmen des Krans erreichten € 61.000.

Der Spielplatz Ost wird neu und hochwassersicher angelegt. Ein Fußballfeld mit zwei Toren ist vorgesehen.

Drei neue Schlingel mit Schwimmern aus Rohren sind in Polen bestellt.

Der Neubelag der Ausleger schreitet voran: 795 von 850 Auslegern sind inzwischen geschafft.

Ein Karren-Unterstellplatz soll vor Halle 4 gebaut werden.

Für die 50-Jahr-Feier der HYG 2011 soll eine Chronik erstellt werden. Dafür sind Fotos, Geschichten und Anekdoten seitens der Mitglieder hochwillkommen!

Michael Albrecht



Eine Länge voraus.



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

WWW.FIRMENICH-YACHT.DE

Ein Unternehmen der
GOSLER, GORLET & WOLTERS GRUPPE

SVAOe-Internet 2.0

Unser neuer web-Auftritt geht ins zweite Lebensjahr

Muss man in einem gedruckten, alle zwei Monate erscheinenden Periodikum wie diesem Nachrichtenheft für etwas so Modernes wie eine Internetseite werben? Nein, sicher nicht, höchstens umgekehrt. Und doch wollen wir ein paar Worte verlieren; denn nicht alle unsere Leser nutzen das Internet, sollten aber doch wissen, was da läuft. Vielleicht werden sie ja neugierig.

Als man 1995 unter der web-Adresse www.svaeo.de unseren Verein das erste Mal elektronisch „besuchen“ konnte, gab es noch sehr wenige Segelclubs, die sich im Internet darstellten. Die SVAOe gehörte zu den Vorreitern und hatte nach damaligen Vorstellungen etwas Fortschrittliches aufgebaut. Ralph Lembcke war Kopf und Entwickler in einem. Allerdings war er auch anfangs der einzige, der die Seite bedienen konnte. Später kamen ein paar weitere Helfer hinzu, aber insgesamt war die Aktualisierung träge. Schon ab 2005 suchte der damalige Vorsitzende Marcus Boehlich nach einer zeitgemäßen Version. Wunschgedanke war eine tagesaktuelle Informationsseite, auf der die Mitglieder selber das reichhaltige Geschehen im Verein darstellen konnten.

Der Gedanke war gut, aber eine Umsetzung kam nicht zustande. Erst die „Zukunftskommission“ war es, die einen „Gründungsausschuss Neues Internet“ berief. Der tagte am 27. März 2008 zum ersten Mal. Achim Müntzel erarbeitete ein visuelles Konzept, und Ralph Lembcke fand eine geeignete technische Lösung; andere steuerten Menüstruktur und erste Texte bei. Schnell wurde klar: das Neue würde ganz anders werden als das Alte. Der eigentliche Aufbau der neuen website begann am 21. Sept. 2008. Am 22. Febr. 2009 war es soweit; die

alte SVAOe-website wurde vom Netz genommen; die neue ging online. Alles war anders: Aussehen, Technik, Informationsfülle, Offenheit, Aktualität. Nur mit der Schnelligkeit haperte es noch.

Eine Webredaktion, bestehend aus Johann Huhn, Thomas Körner, Peter Mendt, Götz Nietsch und Andreas Völker, füllt seitdem die Seiten mit Texten und Bildern und tauscht sich mit den SVAOe-Nachrichten aus. Bernd Blohm trägt zum Thema Modellboote bei. Weitere „Reporter“ wären erwünscht. Die Möglichkeit, dass jedes Vereinsmitglied eigene Beiträge einstellen kann, ist zwar geschaffen, wird aber noch nicht genutzt.

Eine Neuerung ist ein interner Bereich unter der Rubrik „Für Mitglieder“. Wer sich hier einloggt, findet eine Menge Informationen, die für die Öffentlichkeit nicht zugänglich und auch nicht so interessant sind. Wohl aber für Vereinsmitglieder. Sie können hier z.B. Familiennachrichten, Verkaufsanzeigen, Mitsegel- und Mitmachgelegenheiten usw. lesen, alles Dinge, die auf der Homepage nicht angekündigt werden. Also öfter mal nachsehen!

Eine Handvoll positiver Rückmeldungen sind schon bei der Webredaktion eingegangen, Kritik oder Schmähungen sind ausgeblieben. Das ist alles noch ein bisschen wenig an Reaktionen, denn schließlich möchten die Redakteure wissen, wie ihre Arbeit aufgenommen wird. Aber immerhin bietet das Internet die Möglichkeit, die Zahl der „Klicks“ abzufragen. Danach gab es in den ersten 12 Monaten seit dem Start 400.000 „Pageviews“, das sind Abrufe einzelner Seiten, Bilder nicht mitgezählt, also 33.000 Pageviews je Monat. Und es gab 54.000 „Sessions“, das sind Leser, die durch unsere Website surfen, wobei sie innerhalb eines Tages nur einmal gezählt werden. Das entspricht ca. 4.500 Lesern je Monat bzw. 150 Lesern je Tag.

Ist das viel oder wenig? Das wissen wir eigentlich selber nicht so recht. Spiegel-online hat natürlich viel mehr Leser. Das versteht sich. Wir wollen ja auch nur unsere eigenen Mitglieder und einige andere Interessierte erreichen. Daten anderer Segelclub-websites stehen uns zum Vergleich nicht zur Verfügung. Diese Frage wird also offen bleiben.

Aber schön wäre es, wenn Mitglieder, die unsere Internetseite noch nicht oder nur gelegentlich nutzen, dort künftig häufig zu Besuch wären. Noch besser wäre es, wenn sich mehr aktive Mitarbeiter fänden. Das Vereinsleben, von dem wir wissen, wie lebhaft es ist, würde deutlicher sichtbar gemacht. Und zwar tagesaktuell. Das ist es doch, was wir im Medienzeitalter gewohnt sind.

Zwei Verbesserungen hat sich die Webredaktion schon auf die Fahnen geschrieben: Der Zugriff auf die einzelnen Seiten muss schneller werden. Das wird ein bisschen Geld kosten, aber das ist es wert. Und es wird eine Foto-Galerie geben, in der alle SVAOe-Ereignisse von Mitgliedern und Freunden in Bildern öffentlich gemacht werden können.

Wenn Sie sonst noch etwas haben, das Sie uns mitteilen möchten, schreiben Sie uns unter

webredaktion@svaeo.de. Mindestens ebenso erwünscht sind Beiträge und Fotos über Ereignisse, von denen Sie meinen, dass viele sich dafür interessieren. Und wenn Ihnen schreiben nicht so liegt, dann gucken Sie wenigstens häufiger mal rein, auch auf „Für Mitglieder“.

Ihre SVAOe-Webredaktion

SVAOe-Fotogalerie

Zur Zeit beschäftigt sich unsere Internet-Redaktion mit dem Aufbau einer SVAOe-Fotogalerie.

Von SVAOe-Veranstaltungen (Versammlungen, Regatten usw.) erhalten wir häufig Fotos verschiedener Fotografen und möchten diese unseren Mitgliedern auf einer Fotogalerie im Internet zur Verfügung stellen. Die Bilder sind zu bearbeiten und in diese neue Fotogalerie einzusetzen.

Wer also Lust hat, in der SVAOe-Webredaktion als Fotoredakteur mit zu arbeiten: Interessenten melden sich bitte per Email unter webredaktion@svaeo.de.

Andreas Völker



Beckerbillett · Hamburg

Eintrittskartendruck und Kassensysteme

Telefon 040 - 399 202-0 · Telefax 040 - 399 202 99

dtp@beckerbillett.de · www.beckerbillett.de

Tradition, Asche und Flamme...

Der SVAOe-Archivausschuss berichtet

Traditionspflege wird manchmal als Bewahren der Asche bezeichnet. Bei uns in der SVAOe gilt die andere Sichtweise: Weitertragen der Flamme. Und gerade bei uns gibt es tatsächlich eine Menge weiterzutragen.

Durch glückliche Fügung wurden viele wertvolle Unterlagen zur Geschichte der SVAOe über zwei Weltkriege hinweg davor bewahrt, buchstäblich Asche zu werden. So kam im Lauf der Zeit durch Traditionsbewusstsein und Sammelleidenschaft zahlreicher Mitglieder wie Wolf Boehlich, Volker Burrlein, Hans Peter Hülsen, Dieter Jens, Gerd Kullick, Jürgen Chr. Schaper und Dr. Gerd Wolf eine beachtliche Menge von Dokumenten zusammen - zur Geschichte unserer Vereinigung und damit auch zur Geschichte des deutschen Segelsports.

Die vor zwei Jahren ins Leben gerufene „Archivgruppe“ hat inzwischen als „Ausschuss“ (Obmann: Volker Burrlein, Stellvertreter Norbert Suxdorf) offiziellen Status mit Sitz im SVAOe-Vorstand. Dieser Archivausschuss hat es sich zur Aufgabe gemacht, das gesammelte Material systematisch zu erfassen und es unseren Mitgliedern, aber auch den Mitgliedern anderer Vereine sowie weiteren Interessierten zugänglich zu machen. Entsprechende Anfragen auch von außerhalb der SVAOe haben uns schon erreicht.

Die wichtigsten Fortschritte im Laufe der bisherigen Arbeit hat Volker Burrlein in seinem „Jahresbericht 2009“, den alle Mitglieder zur Jahreshauptversammlung erhielten, dargestellt. Mitte Februar haben wir uns zu unserer ersten Arbeitssitzung 2010 zusammengefunden. Hier ein Überblick über die Ergebnisse.



Aus unserem Archiv: „Möwe“, D. Lemke, in einem „Sammelbuch“ mit Fotos aus der Zeit 1909–1920

Eine wahre Sisyphosarbeit hat sich Gerd Fricke vorgenommen: Er liest sich durch sämtliche Jahrgänge der Zeitschrift „Yacht“ von ihrer Gründung an (die stehen auch in unserer Bibliothek!), um dort Spuren der SVAOe zu entdecken. „Es ist wie die Suche nach der Stecknadel im Heuhaufen“, sagt Gerd Fricke. „Berichte, in denen die SVAOe erwähnt ist, machen höchstens zehn Prozent aller Berichte aus.“ Die Liste seiner Fundsachen ist trotzdem schon ziemlich lang.

Peter Mendt hat die Original-Konstruktionszeichnungen für den Jugendwandrigger aus dem Nachlass von Hans-Peter Hülsen restauriert. Die Zeichnungen, mit Reißfeder und Tusche von Hand auf Transparentpapier angefertigt, waren durch lange Lagerung teilweise brüchig und rissig geworden. Den geeigneten Spezialklebestreifen steuerte Jan Op de Hipt, von Beruf Restaurator, bei.

Als „Schriftkundige“ bei der Übersetzung von Texten in Sütterlin- und altdeutscher Schreibschrift haben sich Adje Hauschildt und Jan Op de Hipt betätigt.

Volker Burrlein hat inzwischen die umfangreiche Dokumentensammlung zur Geschichte der Modellsegel-Regatta-Verein von 1888 gesichtet und geordnet. Da normale Sichthüllen durch ihren Säuregehalt Dokumente im Laufe der Zeit verblassen lassen, hat Volker Burrlein spezielle Klarsichthüllen beschafft. Die Dokumente füllen bereits 16 dicke Leitz-Ordner. Es gibt wahrscheinlich keine andere

Sammlung, die so viel Material zur Geschichte des Modellsegelns in Deutschland enthält. Ein besonders schönes Dokument ist eine Auswertung von Modellregatten. Die rund eineinhalb Meter lange Liste enthält unter der Überschrift „Punktpreisliste Segelsommer 1953“ viele bekannte Namen, darunter auch die heutiger Mitglieder.

Rolf Kühl ist unser Spezialist für die historischen Fotos, die sich im Laufe der Jahrzehnte gesammelt haben. Das Problem: Viele dieser Bilder sind nicht beschriftet, die dargestellten Personen oder auch Boote und Ereignisse oft nicht mehr zu identifizieren. Da ist Detektivarbeit gefordert, und manchen kniffligen Fall haben Rolf Kühl und Adje Hauschildt auch schon lösen können.

Die Auflistung ehemaliger Mitglieder der SVAOe und der Modellabteilung von 1888 haben Sabine Diercks und Lore Kühl übernommen.

Regelmäßig mit von der Partie ist auch Hans-Jürgen Heise, gestandener Archivar in Sachen Deutsche Fischdampfer, der seine Erfahrungen einbringt.

Die Archivalsammlung umfasst auch eine Reihe von Filmen, die bei Veranstaltungen der SVAOe gedreht wurden, zum Beispiel bei früheren Tannenbaum- oder Junioren-Regatten. Weil das Filmmaterial unaufhaltsam die Farbe verliert und brüchig wird, sollen diese Filme auf DVD überspielt werden - allerdings ein nicht ganz billiges Unternehmen. Neuere Filme liegen bereits als DVD vor, so gibt es zum Beispiel vier DVD „100 Jahre SVAOe“ zur Geschichte der Vereinigung, zwei DVD mit den Jubiläumsveranstaltungen 2005 und eine DVD „60 Jahre Kuttersportfest“.

Die Archivalsammlung findet im Lagerraum vor der Bibliothek in neu angeschafften Schnell-Raster-Regalen Platz. Mit „schnell“ war es zunächst aber nichts. Die Montagecrew unter Anleitung von

Klaus-Dieter Lenecke hatte den Zeitaufwand für den mühseligen Zusammenbau gewaltig unterschätzt, den Kampf mit den Elementen letztlich aber doch gewonnen.

Gelöst ist nun auch die Frage des optimalen Systems zur Datenspeicherung. Rainer Burrlein hat eine Software namens „Archivware“ gefunden, die den Zugriff auf die gespeicherten Daten individuell ermöglicht. Nach Eingabe eines Suchbegriffs, zum Beispiel „Nordseewoche“, zeigt das Programm alle Dokumente, in denen zu diesem Suchbegriff etwas zu finden ist - so einfach wie bei Google. Die bisher auf einzelnen CD enthaltenen Stichworte spielt das Programm automatisch ins System. Die Software ermöglicht es auch, Suchergebnisse direkt per Mail oder Fax an den Interessenten weiterzuleiten. Zur Datensicherung sollen zwei externe Festplatten mit großer Kapazität angeschafft werden.

Die Kernfrage ist immer wieder: Wie detailliert wollen wir die Fakten zur Geschichte erfassen? Schließlich muss der Zeitaufwand der ehrenamtlichen „Archivare“ in Grenzen gehalten werden, zweitens müssen wir uns fragen, welche Anforderungen potentielle Nutzer stellen.

Jetzt, wo wir noch am Anfang der Sammlung stehen, sind wir gespannt auf weitere Unterlagen, die vielleicht noch bei unseren SVAOe-Mitgliedern schlummern und die wir hoffentlich noch für unser Archiv bekommen. Und wie immer spielt auch das Geld eine Rolle. Eine großzügige 1000-Euro-Spende von Reimund Reich war die Anschubfinanzierung, ein Rest davon steht noch zur Verfügung. Die Anschaffung von Material wie Festplatten, Ordner, Klarsichthüllen, Ausgaben für professionelle Restaurierung und anderes mehr werden noch einiges kosten. Wir hoffen, es gibt noch weitere traditionsbewusste Mitglieder, die unser Archiv mit einer Spende fördern.

Norbert Suxdorf

Aus der Europe Gruppe

2009 war aus Sicht der Europe Gruppe der SVAOe ein recht erfolgreiches Jahr (wenn man eine aus zurzeit nur zwei aktiven Seglern bestehende „Gruppe“ noch als solche bezeichnen kann). Wir konnten an insgesamt durchschnittlich 10 Regatten teilnehmen. So segelten wir z. B. In Bordesholm,



Vorm Wind in Bordesholm



Eileen und ich im Kampf um den ersten Platz



24 Feuerschiff Cup beim HYC in Heikendorf

Kiel, Travemünde, Kappeln, Ratzeburg, Plön, Preetz, Eckernförde und Berlin mit. Höhepunkte waren hier die Deutschen Meisterschaften in Röbel und die Jüngsten–Deutsche in Travemünde. Eileen erreichte die Ranglistenplätze 51 (Jugend) und 80 (Gesamt). Ich konnte mich auf der Rangliste mit Platz 30 (Jugend) und Platz 51 (Gesamt) für das erste Jahr schon zufrieden stellend platzieren.

Das eigene Boot stellt sicherlich das Grundproblem der Opti–Umsteiger dar. Die Europe ist mit gewichtsabgestimmten Carbonmasten ausgestattet, was den Anschaffungspreis natürlich erhöht. Unter € 2500,-- wird es schon schwierig, ein Boot zu bekommen, das bei Regatten auch vorne mitfahren kann. Aber die Investition lohnt. Man sollte zwischen 50 und 80 kg wiegen, um Europe zu segeln. Es sind im Gegensatz zum Laser auch alle wichtigen Trimmeinrichtungen vorhanden. Man bemerkt schon bei kleinen Veränderungen im Segeltrimm die Auswirkungen auf die Geschwindigkeit. Wenn dann erst mal mehr als 4 Windstärken sind, ist das Segeln einfach nur noch geil! Da die Europe ein Einhandboot ist, muss man bei Regatten sich nicht noch mit dem Vorschoter verabreden, der dann höchstwahrscheinlich im Urlaub ist, für eine wichtige Klausur üben muss, oder dessen Oma gerade Geburtstag hat.

Das Boot kann mit einem Gewicht von 45 kg problemlos auf dem Dach transportiert werden. Wer Interesse hat, kann mir einfach eine Mail schicken (ger1273@hotmail.de) und dann beim Training vorbeischaun. Wir trainieren im Frühjahr und Herbst an den Wochenenden, im Sommer ganz normal (meist am Donnerstag) zu der Zeit, in der auch die Optis trainieren, mit unserer Trainingsgruppe, die sich aus SCRhe und SVAOe zusammensetzt (wenn nicht gerade die Alster zugefroren ist!!!).

Niklas Lange (der mit dem lila-gelben Boot!) GER 1273

Ein tragischer Unfall...

...und die BSU gibt eine erstaunliche Empfehlung

Wer zum Thema Sicherheit auf See auf dem Laufenden sein möchte, sollte nicht versäumen, in Abständen die website www.bsu-bund.de aufzusuchen und die neuesten Berichte der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchungen (BSU) nachzulesen. Wer des Englischen mächtig ist, dem ist anempfohlen, außerdem www.maib.gov.uk einzusehen, wo der Marine Accident Investigation Branch (MAIB) seine Unfallberichte veröffentlicht. Es ist erschreckend und lehrreich zugleich, zu erfahren, was auf See alles passieren kann und warum. Zusätzlich geben die Untersuchungsbehörden Empfehlungen zur Vermeidung künftiger Unfälle. Diese Empfehlungen gehen natürlich meistens an die Schiffsführungen und betreffen in der Regel die Sicherheitsausrüstung, die Sorgfaltspflicht und das Befolgen der Rechtsvorschriften.

Umso erstaunlicher ist es, dass die BSU in ihrem jüngsten Bericht 015/09 vom 15.2.10 eine Empfehlung an ihre vorgesetzte Dienststelle, das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), richtet. Und die lautet wörtlich:

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem BMVBS, zur Verbesserung der Verständlichkeit sicherheitsrelevanter Ausrüstungsvorgaben für Sportboote darauf hinzuwirken, dass die Regelwerke durch klare Formulierungen für jedermann verständlich sind.

Natürlich war dies nicht die einzige Empfehlung aus dem behandelten Unfall. Sie war eher nachrangig, denn die eigentlichen Ursachen des Unfalls waren eine Kette von schier unglaublichen Verstößen gegen den allgemeinen Seemannsbrauch. Aber es ist eine Empfehlung mit Seltenheitswert, und sie

spricht für die Unabhängigkeit und Souveränität der BSU.

Was war geschehen? Die Segelyacht „Taube“, ein Kielschwerter von 8,25 Metern Länge, war am 20. Januar 2009 mit sieben jungen Menschen zwischen 17 und 28 Jahren vor der marokkanischen Atlantikküste an einer Hafeneinfahrt gekentert und untergegangen. Sechs Menschen starben, eine junge Frau konnte sich retten. Ein schrecklicher, ein tragischer Unfall. Auf eine detaillierte Schilderung und auf einen Kommentar wird hier verzichtet. Man lese den ausführlichen Untersuchungsbericht. Er hat es in sich.

Die BSU hat sich mit ihren Recherchen viel Mühe gegeben und viel herausgefunden, was ursächlich für den Unfall war. Den Ertrunkenen kann das nicht mehr helfen. Wohl aber allen anderen, die die See befahren wollen, ein Element, das dem Menschen feindlich ist bei aller Freude, die es auch bieten kann.

Diese Feindlichkeit wird umso deutlicher, je mehr der Schiffsführer seine und seiner Mannschaft Erfahrung, die Eignung seines Schiffes und dessen Ausrüstung sowie seine Pflichten unterschätzt. So war es offenbar auf der „Taube“. An mangelhaften oder mangelnden Vorschriften hat es jedenfalls nicht gelegen. Allerdings, so stellt die BSU fest, sind alle Forderungen der verschiedenen Regelwerke für einen Anfänger nicht zu erfassen. Er müsste mindestens sechs Werke studieren, nämlich die Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung, das Schiffssicherheitsgesetz, die Schiffssicherheitsverordnung, die Verordnung über die Sicherung der Seefahrt, die See-Sportbootverordnung und SOLAS. Und alle Werke sind zudem in einer juristischen Fachsprache geschrieben, die ein Verständnis mehr als erschweren.

Aus diesem Grund ist es außerordentlich zu begrüßen, dass die BSU dem zuständigen Mi-

nisterium die oben wiedergegebene Empfehlung gibt, die Regelwerke „für jedermann“ verständlich zu formulieren. Vielleicht läuft das auf eine weitere Vorschrift hinaus, eine nur für die Freizeitschiffahrt. Aber wenn sie gut gemacht wäre, lesbar, übersichtlich, verständlich und überzeugend, dann wäre viel geholfen. Eine Garantie gegen Ignoranz wäre sie allerdings auch nicht. Die gibt es nicht.

GAN

Fahren ohne Funkzeugnis wird teuer

Skipper einer Yacht, auf der eine Seefunkstelle installiert ist, müssen über ein entsprechendes Funkbetriebszeugnis verfügen. Nach einer mehrjährigen Ausnahmeregelung werden Verstöße gegen die Verordnung seit Januar 2010 als Ordnungswidrigkeit verfolgt. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beträgt das Bußgeld € 150.

(Quelle: DSV-News)

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)42 36 67 02 | baum-koenig@classic-yachts.de

Otterndorf 2010 vorverlegt

Diesen Nachrichten liegt die Ausschreibung für die Otterndorf-Veranstaltung bei. Alle sind eingeladen teilzunehmen: Regattasegler, Fahrtensegler, Motorbootfahrer, Autofahrer, Gäste, Menschen jeden Alters! Auf der Ausschreibung steht alles Wissenswerte. Lesen, kommen, mitmachen! Keine Anmeldung in der Geschäftsstelle erforderlich. Essen und Trinken selber mitbringen.

Achtung Termin: Entgegen der SVAOe-Veranstaltungs-Vorschau (Beilage in den Nachrichten und anfänglich im Internet) findet die Otterndorf-Veranstaltung

schon **am 29./30. Mai 2010** statt.

(Anfahrt nach Glückstadt bereits Freitag, 28. Mai, wer mitsegelt), also am Wochenende nach Pfingsten. Wer die Pantanius Rund Skagen-Regatta segelt, wird's wohl leider nicht schaffen. Aber anders ließ es sich nicht regeln.

GAN

Reif für die Insel

Mit „Bottle Imp“ rund Großbritannien Fortsetzung – 2. Teil: Irland

Wir sind wieder unterwegs, müssen weiter, trotz absoluter Windstille, 1.500 sm liegen noch vor uns. Außerdem muss Wolfgang nach Hause. Er hat nur für vierzehn Tage angeheuert. Maiwetter, Sonne, Wärme, und wir laufen unter Motor. Vielleicht gar nicht so schlecht, denn ‚Der Keltische Ring‘ ist mir noch gut in Erinnerung. Ulf's Sturmfahrt mit der „Rustica“ von den Garvellachs durch das Great Race in den Gulf of Corryvreckan möchte ich nicht erleben. Wir haben diese Enge zwischen Scarba und Jura jetzt an Steuerbord querab. Die Fahrt bis hierher durch den Kerrera Sound an Seil vorbei und durch den Sound of Luing war richtig gemütlich: Kurze-Hosen-Wetter, ein Bier in der Hand, Autohelm steuert. Doch plötzlich wird die „Bottle Imp“ herumgerissen, ich greife zur Pinne und versuche das Schiff wieder auf Kurs zu bringen. Deutlich sind die chaotischen und heftigen Stromwirbel zu spüren und auch zu sehen. Die Tide setzt mit bis zu 8.5 kn durch den Golf und trifft vor der Südküste von Scarba auf einen fast gleich starken Neerstrom. Wo beide aneinander grenzen sowie über dem unebenen Grund vor Camas nam Bairneach bilden sich gefährliche Stromschnellen. Das Seehandbuch für die Westküste Schottlands warnt: „Die Durchsteuerung sollte von Ortsunkundigen vermieden werden“!

Jura haben wir Steuerbord voraus, dahinter liegt der Atlantik, durch hohe Berge verdeckt: Aber unser Weg geht nach Backbord an Raisa an t-Struith vorbei, durch die Enge Dorus Mor zwischen dem Kap Rubh' an Lionaidh und der Insel Garbh Reisa in das Loch Crinan. Die See kocht. Riesige Blasen steigen hoch. Zehn, zwanzig Meter im Durchmesser. Der Meeresspiegel steigt für Momente sichtbar an, schaumige Strudel wirbeln. Das Boot auf Kurs zu

halten ist Schwerstarbeit, die Pinne muss ich mit beiden Händen halten. Mal zieht Charybdis' Sog die „Bottle Imp“ mit ungestümer Kraft zum Land hin, um sie dann, losgelassen, zurück nach Garbh Reisa in Skylla's wartende Arme zu spucken. Die Seekarte ist bedeckt mit Wellensymbolen für Races und Strong Tidal Streams.

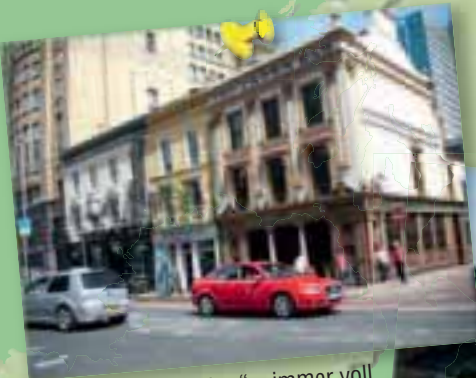
Die Einfahrt zum Crinan Canal ist von See her eigentlich gar nicht auszumachen, wenn da nicht dieses hohe, weiße, eckige Hotel wäre, auf das alle Handbücher hinweisen. Der kleine schwarze Fleck direkt daneben, das muss die Seeschleuse sein. Wir kommen näher. Am Ufer grauschwarze Felsen, ein kleiner rot-weißer Leuchtturm, daneben eine schmale Lücke und eine winzige Kammer: schmal, eng mit hohen, seegrasgrünen Wänden. Hart aufstoppen, Leinen fliegen hoch, und fest sind wir in der ersten Schleuse des Crinan Canals. Schnell geht das Tor zu, die Schieber auf, und das Oberwasser schießt mit voller Kraft herein. Harte Arbeit das Boot zu halten, am Querschlagen zu hindern. Viel Platz ist hier nicht. Schnell sind wir 2,5 m höher. Die freundliche, junge Schleusenwärterin empfängt mich mit einem Farbpinsel in der Hand, legt mir die bekannte Short Term License/ Canal vor, kassiert £ 93,00, gibt noch ein paar Hinweise und Ratschläge und eilt wieder hinaus, um das Geländer des Schleusentores weiter weiß anzupönen. Kein Wunder, dass sie das Wasser wie einen Sturzbach in die Schleuse gelassen hat, der Pinsel könnte ja hart werden.

Der Crinan Canal ist nur 9 sm lang und durchschneidet die Halbinsel Kintyre zwischen dem Sound of Jura und Lower Loch Fine/Firth of Clyde. Er hat 15 Schleusen, es werden aber nur die Seeschleusen in Crinan und Ardrishaig mechanisch durch Personal bedient, die 13 anderen sind self service locks, müssen also durch uns per Hand geöffnet und geschlossen werden. Was

Reif für die Insel



Belfast, Titanic-Dock – immer leer



Belfast – „The crown bar“ – immer voll



Fischerei – war einmal



Wir sind in Irland!



Ardglass – schwierige Einfahrt



Tidengewässer –
Ardglass Marina
bei NW



Einsam – Leuchtturm Baily, Ben oft Howth

Fotos: Karsten Möller

das bedeutet lernen wir gleich kennen, die erste Schleuse wartet auf uns. Der Kanal ist für Schiffe von max. 26,86 m Länge, 6,09 m Breite und 2,89 qm Tiefgang ausgelegt; entsprechend groß sind die Schleusenkammern. Bei einem Hub von 2 ½ m wird ganz schön viel Wasser bewegt. Wolfgang und Josef stemmen sich mit aller Kraft gegen den gewaltigen Ausleger des Schleusentores. Dicke, meterlange, schwarze Balken kommen langsam, ganz langsam in Bewegung, der Flügel geht auf. Seitenwechsel über das geschlossene obere Tor, um den zweiten Flügel aufzuwuchten. Dann einlaufen, festmachen, Schleusentor schließen, Schieber öffnen, Wasser kommt, Schieber zu, Tor öffnen, auslaufen, Tor wieder schließen. Halbe Stunde harte Knochenarbeit! Wir erholen uns im nahen Hotel bei Bier und gegrillten Scallops (Jacobsmuscheln) und genießen den schönen Abend. Der Wald steht still und schweiget. Poesie kommt mir in den Sinn. Die Bäume spiegeln sich in dem unbewegten schwarzen Wassers des Kanals. Über allen Gipfeln ist Ruh, in allen Wipfeln spürest du kaum einen Hauch.

„The Crinan Canal is one of Scotland's most picturesque waterways and is a real treasure...“ lese ich im Skipper's Guide. Und das stimmt wahrhaftig. Eingebettet in eine abwechslungsreiche Landschaft schlängelt sich der ungewohnt schmale Kanal durch unberührte Natur. Er ist so schmal, dass man meint, Blumen pflücken zu können, die am Ufer reichlich wachsen. Mehr als 4 kn sind nicht erlaubt. Wir sind allein. Nur einmal ein Entgegenkommer, kurze Aufregung, Spannung, aber alles geht gut. Seit 1015h sind wir unterwegs. Um 1300h haben wir die fünf dicht hintereinander liegenden Schleusen bei Dunadry bewältigt und den höchsten Punkt des Kanals erreicht – 21 m über dem Meeresspiegel.

Der Crinan Kanal ist uralt, erbaut von 1793 bis 1801, und sollte den Schiffen, die vom Norden

und den Hebriden in den Clyde und nach Glasgow wollten, den langen und gefährlichen Weg um den Mull of Kintyre ersparen. Abgesehen von den sea locks, die um 1930 vergrößert wurden, ist er immer noch im Originalzustand mit erstaunlicher Technik. Der Kanal hat kein Pumpensystem, um durch das Schleusen verlorengegangenes Wasser wieder nach oben zu bringen, sondern wird am Scheitelpunkt bei Cairnbaan von sieben hoch in den Bergen liegenden Wasserreservoirs aufgefüllt. „Each inland locking consumes 306.000 litres of water and it is to allow that, that we close the canal in the evening to give time to refill“, erklärt mir Alec Howie, Harbour Master. 306 t Wasser für eine Durchfahrt! Es ist ein beeindruckendes Schauspiel, wenn die Schleusenkammern überlaufen. Wir schaffen den Kanal nicht ganz an einem Tag. Kurz vor Ardrishaig müssen wir festmachen. Die Brücke bleibt zu, 1700h Feierabend, ruft uns die fröhliche Brückenwärterin zu und verschwindet. Nur noch vier, dicht hintereinander liegende Schleusen, trennen uns von der See.

Die sind am nächsten Morgen schnell bewältigt, und wir kreuzen bei frischem, kühlem Wind den Lower Loch Fyne hinab bis Inchmarnock Water, umrunden Garroch Head, die Südspitze der Island of Bute und drehen in den Firth of Clyde ein. Zwischen Little und Great Cumbrae geht es weiter nach Largs, einer großen und modernen Marina, mit S-Bahn Anschluss nach Glasgow! Deshalb habe ich mir den Hafen ausgesucht; Wolfgang will, muss nach Hause. Beim Einlaufen melde ich mich über UKW, ein Liegeplatz wird angewiesen und, forsche Stimme: „... after berthing please contact the reception!“ Jawoll, wird gemacht!

Largs wird, wie alle Yachthäfen in UK und Irland, gewerblich oder privat betrieben und bietet umfassenden 24-Std.-Service, wie Internet, täglichen Wetterbericht, Hilfestellung für alles, Bar und

Restaurant. Zugang zum Gelände nur per Pin Code. Wolfgang sucht erfolgreich Flugverbindungen nach Hamburg, und am nächsten Morgen bringt uns die S-Bahn nach Glasgow und ein Bus zum Airport. Umarmen, Schulterklopfen, „...war schön mit Dir!“ und Wolfgang und Gitarre verschwinden unter dem Leuchtschild „Departures“. Kein First Mate mehr an Bord, kein Koch. Schade! Josef wird befördert, aber nicht zum Koch.

Josef und ich haben ausgiebig Zeit, den kleinen Ort Largs und das große Glasgow zu erkunden, schlechtes Wetter hält uns fest. Strammer Südwestwind bläst mit 6 Beaufort in den Firth of Clyde, begleitet von kräftigen Regenschauern. In Largs kaufen wir zwei Flaschen Oban-Whisky, Sonderangebot, wirklich günstig. Josef freut sich. In Glasgow geht es erst zur Tourist Information, dann Sightseeing zu Fuß, Sehenswürdigkeiten abhaken, Schotten im Schottenrock bewundern, stilles Gebet in der St. Andrew's Cathedral, Blick auf den River Clyde, köstliche Fischsuppe essen und ab in die S-Bahn, zurück zum Boot.

Nach vier Tagen in Largs sind wir wieder unterwegs. Ideale vier Windstärken aus NNO bringen die ‚Bottle Imp‘ schnell aus dem Clyde heraus, an der 874 m hohen Island of Arran vorbei, um den Leuchtturm Pladda herum und mit Westkurs sind wir bald im Campbeltown Loch. Direkt vor der Stadt machen wir an einem langen, fast leeren Schwimmsteg fest, nur drei Yachten liegen hier. Graues Wetter, graue Stadt, Sonntagnachmittag, alles ist öde und leer; sogar der Pub, in dem uns das Bier nicht schmecken will. Wir zahlen unser Hafengeld per Tüte in einen Briefkasten und trinken einen Whisky in der gemütlichen Kajüte.

Am nächsten Morgen sind wir früh unter Segel. Schon um 0900h umrunden wir die klitzekleine, aber 114 m hohe Insel Davaar und gehen auf Südkurs, himmelhoch ragt die Steilküste in Lee.

Trotz nur vier Windstärken empfängt uns hoher Seegang, gewaltige Brandung donnert gegen die Felsen, Schaumkaskaden steigen hoch. Das hier ist nicht die Ostsee! Vor uns sehen wir Sanda Island und weit entfernt in Luv die kleine Insel Ailsa Craig wie einen Zuckerhut aufragen, 337 m hoch. Bei Arranman's Barrels fängt die See an ‚konfus‘ zu werden, verliert ihre Gleichmäßigkeit, ihren Rhythmus, wird unangenehm steil. Brecher steigen auf, überfluten das Deck, Spritzwasser fliegt ins Cockpit. In der Seekarte sind wieder viele der kleinen Wellensymbole eingezeichnet. Die Flut drückt durch den Sanda Sound. Wind gegen Tide, nicht zu ändern. Wir sind schnell, die Sonne lacht, und die ‚Bottle Imp‘ scheint das Wetter zu lieben! Es wird ruhiger, Sanda Leuchtturm liegt hinter uns und gibt den Blick nach Steuerbord frei. Hohes, dunkelgrünes Land stürzt sich über senkrechte Felswände ins Meer: Mull of Kintyre. Vor uns liegt die freie See, der North Channel, und wenig westwärts der Atlantik. Kurs 187°, 50 sm bis Irland.

Aber weht da nicht eine Melodie herüber? Höre ich da nicht eine Stimme? Paul McCartneys naselesendes Englisch? Ja, natürlich und jetzt auch Dudelsäcke, Trommeln, die Campbeltown Pipes and Drums:

Mull of Kintyre
Oh mist rolling in from the sea
My desire is always to be here
Oh Mull of Kintyre.

Far I have travelled and much I have seen
Dark distant mountains with valleys of green
Past painted deserts the sunsets on fire
As he carries me home to the Mull of Kintyre.

Montag, 8. Juni 2009. Rubha Chlachan, der südlichste Punkt von Kintyre, ist schon lange hinter dem Horizont verschwunden und auch Klippen und Leuchtturm The Maidens sind zurück geblieben. An der Saling weht nicht mehr die Flagge mit

dem Andreaskreuz, sondern das Red Ensign. Eine bequeme 12-kn-Backstagsbrise weht die „Bottle Imp“ in den Belfast Lough hinein. Land kommt entgegen. Grünes Land. Grüne Hügel, dunkle Täler. Weich gezeichnet in warmen Pastellfarben durch den zarten Dunst des späten Nachmittags. Schwarze Basaltwände fallen aus 63 m senkrecht ins Meer, weiß leuchtet die Brandung über der dunklen See. Hoch oben setzt sich der Leuchtturm von Black Head scharf gegen die schon tiefstehende Sonne ab. Um 20.50 Uhr sind wir fest in Bangor, Nordirland, die Logge zeigt 52,2 sm. Per UKW habe ich uns angemeldet, einen Liegeplatz in der großen Marina zu bekommen ist kein Problem.

Am nächsten Morgen sitzen wir bei Sonnenschein in einem Vorortzug nach Belfast und genießen die reizvolle Küstenlandschaft, nicht ohne vorher ein wenig durch das hübsche, kleine Bangor gewan-

dert zu sein und den Ruinen von Bangor Abbey einen Besuch abgestattet zu haben. Hier wurde im 6. Jahrhundert der Heilige Columban von Luxeuil zum Missionar ausgebildet.

„*Belfast is Titanic Town. Nowhere else in the world can claim a greater or prouder association with the most famous ship ever constructed*“ Das ist das erste, was ich in der Tourist Information zu lesen bekomme. Mythos „Titanic“! Aber deswegen bin ich ja auch hier, nicht ausschließlich, es gibt ja noch mehr in Belfast zu sehen, aber wer kann sich schon der Faszination der Geschichte um das Schiff und seine Erbauer entziehen? Eine pompös angekündigte Jungfernfahrt, die nur 107 Stunden und 40 Minuten dauerte! Schon als Kind habe ich „Titanic, Tragödie eines Ozeanriesen“ von Josef Pelz von Felinau gelesen, natürlich auch Erik Fosners „Choral am Ende der Reise“. Von den vielen Filmen ganz zu schweigen. Aber auch

DIE ELBE
VON HELGOLAND BIS MAGDEBURG

AUSGABE
2010 / 11
ab April im Handel

Peschke Verlag
Bernadottestr. 73
Telefon: 040 / 880 61 29
www.die-elbe.de

zu der Bauwerft Harland & Wolff, seinerzeit die größte Werft der Welt, mit dem größten („Titanic“-) Trockendock der Welt, habe ich eine Beziehung, hat doch die englische Reederei Union Castle Line, mit der ich während meiner Lehrzeit zu tun hatte, ihre gesamte Flotte bei H&W bauen lassen. Jetzt sind nur noch das „Titanic“-Dock mit Pumpenhaus und das alte backsteinerne Bürogebäude erhalten. Heute Museum und Touristenattraktion. Daneben ist die moderne, gesichtslose Werft mit den beiden riesigen Portalkränen „Samson“ und „Goliath“ zu sehen. Ein Sightseeing-Bus führt uns Kreuz und Quer durch das hübsche Belfast, wie Laganside, Cathedral Quarter, Queen's University, lässt aber auch Stadtviertel nicht aus, in denen der Nordirland-Konflikt ausgetragen wurde, den man hier, pragmatisch, nur „The Troubles“ nennt. Heruntergekommene Stadtviertel, Häuser bemalt mit bunten, kraftvollen Wandmalereien und Gewalt- und Hass-Slogans konfessionsgebundener Milizen: „*You are now entering loyalist Sandy Row. Heartland of South-Belfast Ulster-freedom fighters.*“ Oranier marschieren heute nicht; da bin ganz froh. Josef und ich trinken noch *a pint of Belfast Ale im Crown Bar Liquor Saloon* und von der Great Victoria Station geht es zurück nach Bangor.

Am nächsten Tag, schon morgens um 06.15 Uhr, sind wir an der Bunkerstation. Die Tide diktiert die Uhrzeit, aber der Nachtschicht-Mann der Marina hat damit überhaupt kein Problem. Wenig später sind wir unter Segel, hoch am Wind, ostwärts, raus aus der Belfast Lough, dicht unter Küste. Der Wind weht mit 4–5 Bft. aus NO. Aber uns fehlt Höhe! Entweder müssen wir einen Holeschlag nach N machen, um außen um die Copeland Islands herum zu kommen, das wäre der sichere Weg, oder kneifen und durch den Copeland Sound nach Süden laufen. Das DHI-Handbuch der Irischen See sagt dazu: „Der Copeland Sound, die ungefähr ¼ sm breite Durchfahrt zwischen Mew

Island und Old Lighthouse Island im Norden und Cope Island im Süden, ist im östlichen Teil durch zahlreiche gefährliche Untiefen gesperrt, die nicht bezeichnet sind. Die Gezeitenströme verursachen heftige Stromkabelungen und Brandung, so dass es sehr schwierig und gefährlich ist, die Durchfahrt zu benutzen.“ Was tue ich? Ich entscheide mich für den Copeland Sound! Abfallen! Die von Norden kommende Flut reißt uns durch die Enge. Die schwarzen Klippen der Ninon Bushes fliegen vorbei, das Wasser gurgelt und schäumt, die Kreuzseen des Ram Race am Ende des Sounds schütteln uns kräftig durch und dann ist wieder Ruhe, friedliches Segeln im warmen Sonnenschein. Josef, mein Mitsegler, der offensichtlich nie Zweifel an den Fähigkeiten seines Kapitäns hat, notiert im Logbuch: „Sound mit 8,5 kn passiert.“

Unser heutiges Ziel ist Ardglass, ein von Klippen umsäumter Fischerhafen, dem man durch einige Schwimmpontons eine kleine, enge ‚Marina‘ angegliedert hat. Nur 37,2 sm haben wir gesegelt, als wir am Frühnachmittag, sehr vorsichtig, die schmale Einfahrt ansteuern. Ardglass, Ulster/Nordirland, bietet nicht viel außer hübschen, historischen Häusern. Im Mittelalter ein bedeutender Hafen, heute Pendlerstadt. Abends läuft die „Gatsby“ aus Hamburg ein, mit riesiger Schweizer Flagge unter der Saling. Passend dazu ist der Dialekt der Crew. Am nächsten Morgen ist Niedrigwasser. Mit Erschrecken sehe ich, dass die dicken, roten Pricken, die im Hafen das Fahrwasser begrenzen, hoch und trocken auf steinigem Grund stehen. Gestern bin ich beim Einlaufen dicht daran vorbeigeschrammt um „die Kurve besser zu kriegen.“ Gut, dass Hochwasser war. Die „Gatsby“ läuft aus. Nach wenigen Metern in der Einfahrtsrinne rumpelt sie über Steine, sitzt fest. Vor und Zurück, die Flut kommt, und bald ist sie wieder frei.

Schon bevor ich diese Reise antrat, habe ich mir – ist ja selbstverständlich – Gedanken über den

Ablauf gemacht und eingehend den Reed's, Seekarten und Handbücher studiert. Ich wollte möglichst nur Häfen anlaufen, die bei jedem Tidenstand genug Wasser haben, um jederzeit raus oder rein zu kommen. Bei 1,5 m Tiefgang, den die „Bottle Imp“ hat, kein großes Problem, aber so ergaben sich mal kürzere, mal längere Tagesdistanzen. So war Ardglass nur ein stop-over für die Nacht, und jetzt sind wir unterwegs nach Dublin, genauer nach Howth, einem kleinen Ort nördlich der Dublin Bay, mit guter Bahnverbindung nach Baile Átha Cliath, wie die Hauptstadt auf Irisch heißt. 60 sm liegen vor uns, der Wind kommt mäßig aus West, Kurs 205°, ein dunkler Schatten an Backbord lässt die Isle of Man erahnen. Wir sind in der Irish Sea und gerade hier, Dundalk Bay ist querab, steht in den Strömungskarten, egal wie die Tide läuft, immer nur ein Wort: Slack. Die Tidenströme laufen um Irland herum, von Norden durch den North Channel und von Süden durch den Saint George's Channel,

um in der Irischen See zusammenzutreffen. In diesem Gebiet neutralisieren sie sich: Stillwasser. Mit der Tide leben, das ist in diesen Gewässern das Wichtigste. Der Flut- oder Ebbstrom kann zu Springzeiten bis zu drei, vier Knoten erreichen, an den Heads noch erheblich mehr.

Fortsetzung folgt...

Karsten Möller



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

Dies und das

Projekt Ostsee Rund – Stine und Nora vom CKA gefördert!

Kristine Brügge und Nora Anders, hervorgegangen aus unserer Jugendabteilung, planen in diesem Sommer eine große Ostsee-Rundreise. Fünf Monate sind für das Projekt geplant. Ihre „Tilda“



Glückliche Gesichter bei Christine Brügge und Nora Anders, hier mit dem CKA-Vorsitzenden Harald Baum und einem Vorstandsmitglied

wurde unter großer Anteilnahme am 20. September 2009 in Wedel getauft. Für diese Reise, die am 17. April im Hamburger Hafen startete, erhielten Stine und Nora auf dem Fahrtensegler-Tag am 20.3.2010 in Hamburg € 750 Zuschuss vom Club der Kreuzer-Abteilung, der die Jugendarbeit in DSV-Vereinen fördert. Herzlichen Glückwunsch und gutes Gelingen Eurer Reise!

DVD/CD „60 Jahre Kutterzirkus“ fertig

Inzwischen ist die Doppel-DVD/CD mit Film und Bildern vom 60. Kutterzirkus bzw. 2. NDJST und zusätzlich vom 50. und 40. Kutterzirkus fertig gestellt und kann in der SVAOe-Geschäftsstelle käuflich erworben werden. Preis inkl. Verpackung und Porto € 8,00, bei Abholung in der SVAOe-Geschäftsstelle € 5,00. Bitte Namen und vollständige Postadresse nicht vergessen. Einzahlungen auf das Konto der SVAOe 1265/103992 bei der Haspa, BLZ 20050550 SVAOe, Verwendungszweck: „Kutterbilder DVD/CD“.

Wir werden nach Eingang der Zahlungen die angeforderte Anzahl DVD/CD´s an Euch verschicken bzw. Ihr könnt sie abholen in der SVAOe-Geschäftsstelle.

Im Internet unter www.svaeo.de könnt ihr unter „Großes Fest! Kutter-Oldies aus 6 Jahrzehnten“ fünf Fotostrecken anklicken.

Wer als Teilnehmer 2009 noch keinen Erinnerungsbecher erhalten hat, bitte ebenfalls melden.

Elbevertiefung später

Die so genannte „Fahrrinnenanpassung“ der Unterelbe verzögert sich offensichtlich weiter. Nach einem jetzt bekannt gewordenen Senatsvermerk wird mit dem Beginn der Arbeiten erst im Herbst 2011 gerechnet. Bei einer angenommenen „Bauzeit“ von 22 Monaten würde das eine Fertigstellung nicht vor Ende 2013 bedeuten.

(Quelle: *Hamburger Abendblatt* vom 25.03.10)

Ostsee steht kurz vor dem Kollaps

So titelte das Hamburger Abendblatt über gemeinschaftliche Initiativen der europäischen Anrainerländer zur Rettung des beliebten Segelreviers gegen die zunehmende Verschmutzung durch die Küstenstaaten. Regierungen, Unternehmen, Institutionen, Stiftungen und Einzelpersonen wollen mit 138 Einzelinitiativen der bedrohten Meeresumwelt helfen. Das ist das Ergebnis eines Gipfeltreffens, zu dem der russische Ministerpräsident Wladimir Putin nach Helsinki eingeladen hatte. Es ist viel zu tun, damit sich das bedrohte Binnenmeer wieder erholt. Hoffen wir, dass die Bemühungen erfolgreicher sind als der „Klimagipfel“ in Kopenhagen.

(Quelle: *Hamburger Abendblatt* vom 25.03.10)

Gegen Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen

Der Senat der Hansestadt Hamburg hat der Bürgerschaft den Entwurf eines Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie 2005/33/EG des Europäischen

Parlaments und des Rates vom 6. Juli 1905 zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des Schwefelgehaltes von Schiffskraftstoffen zugeleitet. Mit der Umsetzung der Richtlinie dürfen in Hamburg Schiffe erheblich weniger Schwefeldioxid emittieren. Dadurch soll die Luft über Hamburg verbessert werden.

(Quelle: *Bürgerschaft Drucksache 19/5171* vom 26.01.2010)

Motorboot „Falke“ auch 2010 zur allgemeinen Nutzung

Auch in diesem Jahr kann unser Vereins-Motorboot „Falke“ wieder von den Mitgliedern für eigene Ausfahrten genutzt werden, wenn gerade keine Führerschein-, Ausbildungs- oder Jugendfahrten anstehen. Dieses Angebot wurde in den vergangenen Jahren erfreulich gut angenommen, und so sollte es auch 2010 sein. Das Boot hat jetzt eine neue Persenning, ist gepflegt, hübsch und einfach zu fahren. Auch ein Transport-Hänger steht zur Verfügung. Also z.B. mal ein paar Tage in die Boddengewässer damit! Näheres siehe unter www.svaeo.de/Angebote/Vereinsboote. Vereinbaren Sie in der Geschäftsstelle einen Termin, lassen sich kurz einweisen (sofern noch erforderlich) und dampfen los – einfach, vergnüglich, problemlos.

Kenterung „Quintett“

Vielleicht erinnern sie sich noch. Am Abend des 21. Mai 2009 kenterte vor der Oste-Mündung das etwas sonderbar wirkende Fahrzeug „Quintett“, dessen Eigner mit seiner Frau wenig vorher an seinem Liegeplatz in Oberndorf-Bentwisch abgelegt hatte. Beide ertranken bei dem Unglück. (Die SVAOe-Nachrichten berichteten darüber)

Die Bundesstelle für Seeuntersuchung (BSU) hat jetzt den Unfall des eigenwilligen Selbstbaus aus Aluminiumplatten untersucht. Sie führt den Unfall auf gravierende Konstruktions- und Stabilitäts-

mängel zurück. Da es sich um eine sehr individuelle (Eigen-)Konstruktion handelte, wurden keine Sicherheitsempfehlungen ausgesprochen. Der vollständige Bericht kann unter www.bsu-bund.de nachgelesen oder herunter geladen werden.

(Quelle: *BSU-Pressemitteilung Nr. 03/10*)

Hafenkonzert 80 Jahre alt

Die Glocken des Hamburger Michel läuteten an einem Sonntagmorgen im Januar 1929 das „Hamburger Hafenkonzert“ ein. Ein technisches Novum in dem damals noch jungen Medium Rundfunk. Seitdem ging diese vor 80 Jahren von



Vor 80 Jahren: Das erste Hafenkonzert an Bord der „Antonio Delfino“ der Hamburg-Süd im Hamburger Hafen
Foto: IMM-Hamburg

Kurt Esmarch begründete und inzwischen älteste Sendung des Rundfunks jeden Sonntag von 06.00 bis 08.00 (Brrr!) über den Äther. Neben der hafennahen Musik waren und sind es legendäre Reporter, Stars und Moderatoren und viele interviewte Gäste, die die Berichte über Schifffahrt und Hafen zu einer besonderen Sendung gemacht haben. Eine Ausstellung im Maritimen Museum Hamburg gibt Einblicke in das Innenleben dieser trotz ihrer frühen Ausstrahlung beliebten Sendung auf NDR 90,3 KHz. Eine „Hörbar“ präsentiert dazu Musik und Reportagen aus 80 Jahren.

Internationales Maritimes Museum Hamburg, Kaispeicher B, Koreastr. 1, 20457 Hamburg,

Tel.: 300 92 300, www.lmm-hamburg.de,
Öffnungszeiten:

Dienstag bis Sonntag 10.00 – 18.00 Uhr
(donnerstags bis 20.00 Uhr), Montag geschlossen

Erhaltung des Leuchtturms Balje

Balje, wo ist das? Diese Frage braucht man einem Segler nicht zu stellen, zumal denen nicht, die ein Leben lang elbauf und elbab an diesem einsamen Wächter im Kehdinger Vorland vorbeigeschippert sind. Seit vielen Jahren außer Betrieb, hat der stummelige Turm längst einen etwas sterilen modernen Nachbarn bekommen, das Oberfeuer Balje. Aber der alte Turm ist wider Erwarten nicht abgerissen, sondern als Baudenkmal in exponierter Lage erhalten geblieben. Der Förderfonds der Metropolregion Hamburg-Niedersachsen stellt jetzt Mittel zu Renovierung des stark baufälligen Turms bereit. Das Nutzungskonzept sieht die Einrichtung eines Informations-, Aussichts- und



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

Beobachtungspunktes vor, der leider wohl nur auf dem Landwege zu erreichen sein wird.

(Quelle: MLU Wasserstand 2/2010)

Berichtigung 1 – auch dabei!

Zum Bericht über das SVAOe-Grillen und Skorpiontreffen in Borsfleth weist Rainer Mackens darauf hin, dass SY „Eule“ mit jetzt verstärkter Crew Freerik Fricke, geboren am 24. Mai 2009, Felix Fricke, 3 Jahre alt und Eltern Martina und Rainer auch da waren! Der Altersdurchschnitt konnte dadurch deutlich abgesenkt werden! (Im Bericht war die „Eule“ versehentlich nicht erwähnt worden, was wir zutiefst bedauern). Wir danken für den Hinweis.

Berichtigung 2 – SVAOe-Anlage Eckernförde

In der Ausgabe Nr. 6/2009 ist auf Seite 31 die Mobiltelefonnummer des Obmannes unserer Anlage in Eckernförde Jan-Michael Otto durch Zahlendreher versehentlich falsch angegeben worden. Sie lautet richtig: 0170/207 27 66. Wir bitten für das Versehen um Entschuldigung.

Verlustmeldung – bitte melden!

Auf der Versammlung im April 2009 stellte die Filmgruppe der SVAOe die DVDs des Jubiläumsjahres vor. Es ging eine Bestellliste herum, auf der ein knappes Dutzend daran interessierter Mitglieder ihre Wünsche ankreuzten. Diese sollte in der Geschäftsstelle ausgelegt werden, damit weitere Mitglieder die Möglichkeit erhielten, sich für die DVD einzutragen. Zu unserem Bedauern hat sich diese Liste unauffindbar verabschiedet.

Wir bitten daher diejenigen, die sich damals eingetragen haben, sowie weitere an der DVD Interessierte, sich nochmals in der Geschäftsstelle zu melden, damit die Gesamtzahl der benötigten DVDs von Günter Lehfeld produziert werden und an die Interessierten ausgeliefert werden kann. (Tel.: 040/88 11 44 0)

Rolf Bunkus

Saisonvorbereitung

oder „Braucht man eigentlich ein Wohnzimmer?“

Da gibt es ja eigentlich nur eine Meinung: Natürlich!

Das Wohnzimmer ist, neben der Küche, der zentrale Raum in einem Haushalt. Da trifft sich die Familie, da werden Gäste empfangen, und da werden die Preziosen der Familie liebevoll in Schränken und Vitrinen gesammelt. Soweit die Theorie.

In einem Seglerhaushalt kann das schon mal anders sein. In diesem Fall gibt es erstmal keine Trennung zwischen Küche und Wohnzimmer. Das ist alles ein großer Raum, der besticht durch seine Offenheit und die große Grundfläche.

Habt ihr mal versucht, irgendwo eine Genua I von einem 46'-Boot auszubreiten? Hier ist das überhaupt kein Problem. Ein Problem ist nur die Zeit im Frühjahr und im Herbst und irgendwie auch jeweils dazwischen. Weil der Raum der zentrale Lebensraum von „Seglers“ an Land ist, liegt es nahe, dort alles zu lagern, was gerade an Bord, von Bord, neu gekauft, alt vom Boot geschafft werden muss. Außerdem gibt es im Haus keinen besseren Platz, um die auf der letzten Herbsttour nass gewordenen Segel zu trocknen, bevor sie für den Winter eingelagert werden müssen. Auf den Teppichboden kann da wenig Rücksicht genommen werden, man muss Prioritäten setzen (das bisschen Regenwasser schadet bestimmt nicht ...). Seglers Verwandte lehnen schon Besuche ab, da der Weg zur Couch immer erst frei geräumt werden muss.

Und die Couch erst! Für zwei Leute ist dort gerade noch ein Plätzchen zu finden, obwohl die Garnitur aus zwei 3-Sitzern und einem 2-Sitzer besteht. Da aber leider kein Schreibtisch mehr untergebracht



Wohnzimmer oder Zubehörlager? Foto: Rosi Eckhoff

werden konnte (sonst kann die Genua I eben nicht mehr ausgerollt werden), dient das Sofa als Ablage für Kataloge, Messbriefe, Crew-Listen und alle anderen Schriftstücke, die für eine gute Regatta-Organisation nötig sind. Da der Winter immer so schnell vorbei ist, lohnt es sich auch nicht, die Sachen wegzupacken, da sie ohnehin bald wieder gebraucht werden.

Im Sommer gibt es keinen Zeitpunkt, an dem man sinnvoller Weise etwas wegpacken kann, weil man es nach spätestens zwei Wochen doch wieder aus dem Keller holen würde. Ein viel beschäftigter Segler muss da einfach ökonomisch denken. Er braucht seine Kraft für andere Dinge, z.B. zum Segeln.

Wenn überhaupt etwas den Segler an diesem Raum stört, dann sind es die Möbel. Es ist selbst bei oben beschriebenem Raum schwierig, die langen Latten eines 48 qm-Großsegels glatt einzufädeln. Irgendein Möbelstück ist immer im Weg, und das ist doch ärgerlich, zumal wenn man das neue Groß einmal im Stück sehen möchte. Aber ja, auch wir brauchen unbedingt ein Wohnzimmer. Wo könnten wir sonst so gemütlich zwischen unseren Segelsachen leben? Oma wird in Zukunft nur noch ins Restaurant geschleppt.

Kleksine

Ein neuer Stander und noch mehr

Die Kollektion an modischen Segelklamotten mit SVAOe-Emblem ist aktualisiert. Zeigen Sie ein bisschen corporate identity. Denken Sie also an die vielen kleinen Dinge, mit denen Sie sich selbst oder anderen immer eine kleine 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
Einkaufstaschen (Spi-Tuch)	€ 6,20
Manschettenknöpfe	€ 10,30
Große goldene Knöpfe	€ 4,00
Kleine goldene Knöpfe	€ 3,50
Große schwarze Knöpfe	€ 1,00
Kleine schwarze Knöpfe	€ 0,50
Anstecknadeln geschwungen	€ 5,10
Anstecknadeln klein spitz	€ 5,10
Silberne Anstecknadeln*)	€ 13,00
Goldene Anstecknadeln*)	€ 15,50
Krawatten Seide	€ 18,00

Herren Polo Shirts**)	€ 20,00
Damen Polo Shirts**)	€ 20,00
Kinder Polo Shirts**)	€ 16,00
Herren Sweat Shirts**)	€ 20,00
Herren Polo Sweater**)	€ 28,00
Rugby Shirts**)	€ 25,00
Herren Fleece Jacke**)	€ 25,00
Herren Fleece Jacke	€ 45,00
Herren Fleece Pullover**)	€ 25,00
Damen Fleece Jacke**)	€ 28,00
Damen Fleece Jacke	€ 45,00
Body Warmer (Weste) **)	€ 25,00
Jacken bestickt (Damen+Herren)	€ 75,00
Kinderjacken	€ 50,00
Kinder Fleece-Pullover	€ 18,00
Segel Cap**)	€ 8,00
Fleece Mütze**)	€ 12,00
Fleece Schal	€ 5,00
Strickmütze (schwarz)	€ 8,00
Aufkleber Faltblatt	€ 1,50
Runde Stickabzeichen	€ 4,00
Chronik 100 Jahre SVAOe	€ 20,00
*) Nur für Berechtigte	
**) in verschiedenen Farben	

Hinsichtlich weiterer Angebote weisen wir auf das Bestellblatt hin, das 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 Tel. 88 11 44 0 anrufen.

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

Bücher für den Schipper...

DIE ELBE

Von Helgoland bis Magdeburg

Der „Elbeatlas“ ist seit vielen Jahrzehnten ein unverzichtbarer Begleiter für Sportboote auf der Elbe. Überarbeitet, berichtigt und erweitert ist die Neuausgabe 2010/1 jetzt im Handel. Umfangreich und informativ sind die Seekarten von Helgoland/Büsum bis zum Hamburger Hafen, Spezialkarten der Nebenflüsse Oste, Stör, Krückau, Pinnau und Haseldorfer Binnenelbe, Flusskarten der Elbe bis Magdeburg und aller abzweigenden Kanäle: Nord-Ostsee-Kanal, Elbe-Weser-Schiffahrtsweg, Elbe-Lübeck-Kanal, Elbe-Seitenkanal, Übersichtskarte über die wichtigsten Wasserwege nach Berlin und die Eider vom Gieselau-Kanal bis zur Mündung, Hinweise auf die Sportboothäfen, Öffnungszeiten und UKW-Kanäle aller Brücken, Schleusen und Sperrwerke, Informationen zu gesetzlichen Bestimmungen, Regeln, Gezeiten, Radarberatung, Funk, Wetterberichtsstationen. Und, sehr wichtig: Der Elbeatlas entspricht den Vorschriften über die Benutzung der jeweils neuesten Seekarten an Bord. (Es muss natürlich die neuste Ausgabe sein!). Der Elbeatlas wird geliefert mit einer Plastikhülle, in der die Karten im aufgeschlagenen Format DIN A 3 wettergeschützt gelesen werden.

DIE ELBE von Helgoland bis Magdeburg, 92 Seiten, Format DIN A 4, Peschke Verlag Hamburg (ISBN 3-930414-07) € 42,80

Deutsche Nordseeküste im Norden

„Das einzige Beständige ist die Veränderung“, sagt der Volksmund. Zur See fahren sollte man nicht ohne aktuelles Navigationsmaterial. Das gilt besonders für den Segler und Motorbootfahrer in Küstengewässern. Ganz besonders für diejenigen, die die Nordseeküsten, die Mündungsbereiche der Flüsse und küstennahen Kanäle sowie die Wattenfahrwasser befahren, da sich überall durch Wetter und Tidenströmungen weitaus ständig mehr verändert als an der Ostsee. Auch die Seekarten sind inzwischen auf das neue einheitliche Seekartennull (LAT) umgestellt. Die vor sieben Jahren erschienene dritte Auflage dieses Törnführers sollte daher dringend gegen die neu bearbeitete und aktualisierte Neuauflage ausgetauscht werden.

Jan Werner, Die Nordseeküste 2, Elbe bis Sylt, 4. akt. Ausgabe, 232 Seiten, 92 Farbfotos, 60 farbige Pläne, 10 Zeichnungen, Delius Klasing Verlag, Bielefeld (ISBN 978-3-7688-0644-2) € 29,90

...und für die Freunde klassischer Yachten
Zwei sehr unterschiedliche Neuerscheinungen

Berühmte Fahrtenyachten

„Schade, dass nicht Weihnachten bevorsteht“, könnte man fast sagen, wenn man diese beiden erst im neuen Jahr erschienenen Bücher betrachtet, eignen sie sich doch auch als Geschenke – nicht nur für Freunde klassischer Yachten. Zwei großformatige Bücher, die auf den ersten Blick dasselbe

SEEKARTEN



Weltweit gut ankommen!

Seekarten · Binnenkarten · Nautische Fachbücher
Elektronische Seekarten · Kartenplotter

Bestellen Sie Ihren Gratis-Katalog

Herrnegraben 31 · 20459 Hamburg
Tel.: 040/374842-0 · Fax 040/374842-42
info@hansenautic.de · www.hansenautic.de



Hansenautic

BADE & HORNING · ECKARDT & MESSTORFF

Thema behandeln, aber unterschiedlicher kaum sein können. Beginnen wir mit dem Buch von Detlef Jens über die klassischen Yachten, hier die Fahrtenyachten. Mit dem Titel ist das Thema schon eingegrenzt. Der Autor stellt ein Dutzend überwiegend bekannter Fahrtenyachten vor (darunter die den meisten Lesern dieser Zeilen bekannte 7,5 KR-Yacht „Schwalbe“ aus der SVAOe). Das reich und großformatig bebilderte Buch besticht durch seine schönen und teils seltenen historische Fotos, teilweise auch Risse, noch mehr jedoch durch seine ausführlichen und sachverständigen Texte zu Konstruktion und Geschichte der beschriebenen Fahrzeuge. Eingeleitet mit einem Vorwort von Jürgen Schaper bietet es einen informativen und lesenswerten Querschnitt aus der Welt des klassischen Fahrtensegelns.

Detlef Jens, Die klassischen Yachten – Die Fahrtenyachten, 136 Seiten, 120 Farb- und S/W-Fotos, 7 Risse, Koehlers Verlagsges., Hamburg (ISBN 978-3-7822-09694), € 39,90

Die Prinzessinnen der Meere

Das zweite Buch über klassische Yachten, das ich ihnen vorstellen möchte, hat zwar fast das gleiche Format und dieselbe Seitenzahl. Damit erschöpft sich aber auch die Ähnlichkeit. Der neue Stern am Himmel der maritimen Fotografie, der Yachtfotograf (und SVAOe-Mitglied) Nico Krauss hat eine Sammlung aktueller Fotos von großer Intensität zusammengestellt. Hier hat ein Künstler des Lichtbildes, der auch vor gewagten Experimenten nicht zurückschreckt, den majestätischen Zauber des Yachtsports vollendet eingefangen. Seine Bilder wechseln von romantischen Momenten zu bewegender Dynamik, von der großformatigen Totalen der Prinzessinnen der Meere bis zum zweckmäßigen oder liebevollen und praktischen handwerklichen Detail. Die lesbaren knappen Texte und Kommentare gehen über die Beschreibung des Dargestellten hinaus und erläutern Klassenfragen und historischen

Hintergründe. Ein wunderbares Buch zum Träumen von der Schönheit des Segelns.

Nico Krauss, Faszination klassischer Yachten, 144 Seiten, 99 Farbfotos, Delius Klasing Verlag, Bielefeld (ISBN 978-3-7688-3124-6) € 29,90



Zu guter Letzt

Was braucht eigentlich ein Vorsitzender?

Die ebenso humorvolle wie nachdenkliche Betrachtung erschien vor einigen Jahren im „Spiegel“ – nein, nicht in „dem“ Spiegel – sondern in den Nachrichten des TSV-Otterndorf mit seiner gastfreundlichen Segelabteilung, deren Autor sie auch irgendwo abgeschrieben hat. Hier nun erneut in leichter Abwandlung:

Du brauchst die Würde eines Erzbischofs,
die Selbstlosigkeit eines Missionars,
den Takt eines Botschafters,
das Lächeln eines Filmstars,
die Findigkeit eines Kriminalbeamten,
die Beharrlichkeit eines Steuerbeamten,
den Übermut eines Investmentbankers,
die Erfahrung eines Wirtschaftsprüfers,
das elastische Gewissen eines Politikers,
die Genialität eines Nobelpreisträgers,
die Gelassenheit eines Philosophen,
die Arbeitskraft eines Kulis,
die Gesundheit eines Olympiakämpfers,
den Optimismus eines Schiffbrüchigen und
die dicke Haut eines Nilperdes!