



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

88. Jahrgang

Juli / August 2010

Nr. 4

Start in die Nordseewoche



Seit 100 Jahren nicht nur zu Pfingsten normal: Gedränge auf der Unterelbe. In der Bildmitte die erfolgreiche „Prime-Sails Fair Do’s“, Dr. Tönnies Hagelstein.

Foto: Hinrich Franck

In dieser Ausgabe

Editorial – Versuch macht klug... oder ratlos?	Seite 2
Neuaufnahmen	Seite 3
Geburtstagsgrüße	Seite 4
Tschüss, Maren!	Seite 4
Die SVAOe – ein Regattaveroin?	Seite 6
Nordseewoche	Seite 9
Otterndorftreffen	Seite 13
Regatta-Optis	Seite 15
SVAOe-Rallye 2010	Seite 16
Borgwedel 2010	Seite 18
Führerscheine für Vereinsboote	Seite 21
Freude und Gefahr	Seite 22
Neue Vorschriften?	Seite 24
Aus dem DSV	Seite 26
Dies und das	Seite 28
Reif für die Insel (Schluss)	Seite 29
Freitags in einem Seglerhaushalt	Seite 33
Der Schirm im Schlick	Seite 34
Bücher für den Spätsommer	Seite 36
Bitte noch ein Guinness	Seite 38
Zu guter Letzt	Seite 40

Beilagenhinweis

Bitte beachten Sie folgende Beilagen in dieser Ausgabe:
 SVAOe: Ausschreibung Elbe-Ausklang
 Ausschreibung Absegeln
 Anmeldung Führerscheinkurse
 Segel Journal: Postkarte, Clubangebot

SVAOe-Fragebogen: Versuch macht klug... oder ratlos?

Erstmals haben wir in diesem Frühjahr unsere Mitglieder gebeten, uns mittels eines Fragebogens eine Reihe von Fragen zu beantworten, die uns im Vorstand beschäftigen.



Das Schwergewicht hatten wir bei diesen Fragen auf unsere Veranstaltungen und insbesondere auf die Gestaltung unserer Mitglieder-Versammlungen gelegt. Vorweg hatten wir ein paar Fragen zur Internet-Nutzung und dazu, ob wir Sie künftig via E-Mail noch besser informiert halten können. Auch das ist uns wichtig.

Es war ein Versuch, der leider nicht klug gemacht hat. Denn nur rund 10% unserer Mitglieder haben den Fragebogen ausgefüllt zurück gegeben.

Wo sind die anderen 90%?

Woran liegt es, dass wir vom Gros unserer Mitglieder keine Resonanz erhalten haben?

Sind unsere dummen Fragen schuld? Besteht eine generelle Abneigung gegen Fragebögen, auch wenn sie aus dem eigenen Segelverein kommen?

Ist es der Zeitaufwand von etwa 10 bis 15 Minuten, der unsere Mitglieder davon abhält, die Fragen zu beantworten? Haben unsere Mitglieder, wenn sie von der Arbeit nach Hause kommen, einfach keine Lust mehr, auch noch einen Fragebogen auszufüllen, oder ist es einfach so, dass man zwar gern Mitglied der SVAOe ist, auf die meisten

Veranstaltungen aber sowieso nicht geht und sich deshalb nicht berufen fühlt, zu diesem Thema Fragen zu beantworten?

Dies soll keine „Beschimpfung“ sein, nur weil das Echo auf unsere Aktion nicht groß genug war! Es gibt keine Verpflichtung, einen solchen Fragebogen zu beantworten, und das ist auch gut so.

Dies ist eine Bitte! Eine Bitte an alle diejenigen, die bisher den Fragebogen nicht zurück geschickt haben.

An die Jungen, an unsere Jugendlichen, an die Junioren, an die große „Mitte“, also die, die altersmäßig so zwischen 30 und 50 sind: Machen Sie sich die Mühe, unseren Fragenbogen, den wir dieser Ausgabe der SVAOe-Nachrichten nochmals beigelegt haben, auszufüllen.

Wir möchten eine lebendige SVAOe und eine Vereinigung, in der die unterschiedlichsten seglerischen Interessen eine Basis finden – so, wie bisher.

Langfristig ist das aber nur möglich, wenn sich die Menschen im Verein, ob sie mit Ihren Schiffen und Booten in Eckernförde liegen oder an der Alster, ob sie Jolle, Yacht oder Kutter segeln, ob sie auf Regatten aktiv oder eher Tourensegler sind, ob sie jung sind oder alt – wenn all diese Menschen Gelegenheit haben, sich kennen zu lernen, um sich und ihren Interessen mit Respekt zu begegnen.

Eben dazu bieten unsere Veranstaltungen die beste Grundlage – vorausgesetzt, wir wecken mit unseren Veranstaltungen Ihr Interesse.

Wenn wir jedoch beobachten, dass unsere Angebote in letzter Zeit weniger Resonanz finden, dann müssen wir handeln. Und was liegt da näher, als Sie, unsere Mitglieder, direkt zu befragen.

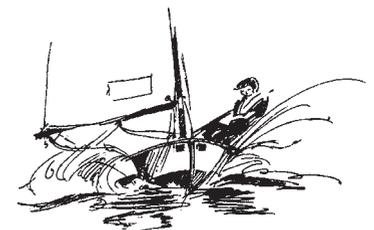
Also: Raffen Sie sich auf, rafft Euch auf, uns den Fragebogen ausgefüllt zurück zu senden. Spart

auch nicht mit Kritik und eigenen Vorschlägen. Wir können doch daraus nur lernen!

Und wem das alles „zu blöd“ ist, der kann mir gern seinen Kommentar mailen (voelker@svaoe.de) oder mir privat schreiben.

Ihr Andreas Völker

P.S.: Selbstverständlich nehmen auch alle, die jetzt noch Ihre Fragebögen ausgefüllt zurück geben, an der angekündigten Verlosung teil. Der Fragebogen steht übrigens auf unserer Website (<http://svaoe.de/fuer-mitglieder/aktuelles.html>) als Download zur Verfügung.



Herzliche Glückwünsche!

Herzliche Wünsche für das neue Lebensjahr gehen an diejenigen, die im Herbst Geburtstag haben werden. Wir wünschen allen einen guten Kurs durchs neue Lebensjahr. Besondere Grüße gehen an die Runden oder fast Runden von Alt und Jung im September und Oktober:

03.09.	Simon Pfeifer	20 Jahre
07.09.	Rebecca Dennert	20 Jahre
07.09.	John Carsten Heuer	60 Jahre
07.09.	Christoph Stephan	40 Jahre
13.09.	Günther Zindel	85 Jahre
14.09.	Gerhard Wolf	80 Jahre
15.09.	Jan-Peter Behne	65 Jahre
17.09.	Jan Howindt	55 Jahre
17.09.	Jörn Kröger	30 Jahre
20.09.	Günter Nölting	60 Jahre
21.09.	Joachim Kipp	60 Jahre
22.09.	Jochen Hamann	75 Jahre
23.09.	Manfred Jacob	55 Jahre
01.10.	Karl-Heinz Eichholz	65 Jahre
01.10.	Uwe Szczesny	65 Jahre
02.10.	Harald Schulze	50 Jahre
04.10.	Andreas Völker	65 Jahre
07.10.	Herbert Zielke	70 Jahre
08.10.	Till Riemschneider	20 Jahre
09.10.	Udo Störmer	80 Jahre
11.10.	Dirk Meyer-Stromfeldt	70 Jahre
11.10.	Dietmar Pannwitz	55 Jahre
13.10.	Hans-Otto Noack	80 Jahre
27.10.	Irmtraud Köhn	70 Jahre
29.10.	Werner Trapp	65 Jahre
30.10.	Heiner Schiemann	70 Jahre
31.10.	Vincent Jacobsen	20 Jahre



Vielen Dank, Maren! Tschüss, Maren! Viel Glück, Maren!

Nun hat sie es tatsächlich wahr gemacht. Maren Mueller-Haagen hat die Leitung der SVAOe-Geschäftsstelle an ihre Nachfolgerin Sabine (Jule) Lyssewski übergeben.

So recht glauben wollten die SVAOeer es am Anfang des Jahres nicht. Aber dann konkretisierte sich Maren's Vorhaben langsam. Eine Nachfolgerin wurde gesucht und gefunden. Die Übergabe wurde angesetzt. Und am 30. Juni hatte Maren dann zu einem Abschiedsempfang eingeladen. Die geladenen Gäste waren im Wesentlichen alle Personen, welche Maren während der langen 21 Jahre in der SVAOe begleitet und unterstützt haben.

Den Empfang eröffnete Maren mit dankenden Worten an die Anwesenden. Sie dankte für die viele Hilfe, welche die Anwesenden ihr über die Jahre haben zuteil werden lassen. Sie habe ihren Job immer gern ausgeführt, aber nun habe sie sich entschieden, das Leben in noch größerer Freiheit, ganz ohne Job, zu genießen. Sie freue sich sehr auf diese nächste Zeit. Sie bleibe natürlich der SVAOe und unserem Sport treu. Ein Wiedersehen sei daher unausweichlich.

Nachdem das köstliche Büfett abgeräumt war, richtete der Erste Vorsitzende Andreas Völker für die SVAOe die Dankesworte an die ausscheidende Geschäftsführerin. Den Ablauf der letzten 21 Jahre rief er in Form eines launig vorgetragenen Märchens in unsere Erinnerung zurück. Dem Märchen entsprechend überreichte Andreas Völker dann ein wunderschönes Aquarell von Marlies Schaper an die ausscheidende Geschäftsführerin.

Anschließend gab es noch viel Klönschnack über vergangene Tage. Und natürlich, ganz aktuell,



Maren und der „Hochadel“

Foto: C. Schaper

haben die neuesten Nachrichten von der Bundespräsidentenwahl in Berlin immer wieder neuen Gesprächsstoff geliefert und für Aufregung gesorgt.

Einen neuen Bundespräsidenten haben wir jetzt – und nun auch eine neue Leitung der Geschäftsstelle.

Vielen Dank, Maren! Tschüss, Maren! Viel Glück, Maren! Herzlich willkommen, Jule!

Peter Mendt

TOPLICHT

SCHIFFSAUSRÜSTUNG FÜR TRADITIONELLE SCHIFFE

Von Affenfaust
bis Zitrone ...

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



Internet-Shop und
Katalogbestellung:
www.toplicht.de

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

Ohne die ehrgeizige Lust am Wettkampf mit gleichen oder überlegenen Gegnern, ohne Wettsegeln und Regatta würde der Segelsport die hohe, moralische Bedeutung nicht besitzen, die ihm ebenso sehr und vielleicht noch mehr als jedem anderen Sportbetrieb zugestanden werden muss.

Seglers Handbuch, 1. Auflage 1889

Die SVAOe – ein Regattaverein?

Eine Betrachtung zu 100 Jahren Hamburg–Cuxhaven

Die Frage, ob die SVAOe ein Regattaverein ist, kann nicht leicht beantwortet werden. Die überwältigende Mehrheit der Mitglieder würde sie wohl mit einem klaren Nein beantworten. Die Regattasegler würden sie unter Hinweis auf die von ihr – der SVAOe – veranstalteten Regatten „Elbe-Auftakt“, „Elbe-Ausklang“ und der Beteiligung an der Nordseewoche mit der traditionsreichen Wettfahrt 1 Hamburg–Cuxhaven sowie zahlreicher weiterer Veranstaltungen mit wechselnden Beteiligungen wohl bedingt bejahen. Ich will an dieser Stelle die Frage nicht weiter verfolgen, sondern daran erinnern, dass die SVAOe in ihrer 105-jährigen Geschichte sehr wohl auch eine lange Regattatradition begründet hat. Ich bin diesem Gedanken nachgegangen, da die Regatta Hamburg–Cuxhaven, gewissermaßen eine Erfindung der SVAOe, und, von der Presse wohl bemerkt, in diesem Jahr ihr hundertjähriges Bestehen erlebt hat. Man mag darüber streiten, ob die Anzahl der Jahre oder der gesegelten Wettfahrten zählt, führten doch die beiden Weltkriege zu mehrjährigen Ausfällen und Einschränkungen.

Bleiben wir, weil es nun in diesem Jahr war, beim Hundertjährigen. Die junge SVAOe bekannte sich

in ihren frühen Jahren schon zum sportlichen Regattasegeln und hatte in den ersten fünf Jahren ihres Bestehens schon manche Wettfahrt veranstaltet. So nimmt es nicht Wunder dass „...es angeregt worden (war), Pfingsten ein Handicap nach Cuxhaven zu veranstalten. Bei der allseits herrschenden guten Stimmung glaubten Vorstand und Segelausschuss, einen Versuch unternehmen zu sollen. Nur Boote mit nachgewiesener Schwimmfähigkeit im gekenterten Zustand wurden zugelassen.“ So steht es im Jahresbericht über 1910. Da es sich sogar um eine Nachtwettfahrt handelte und auf der Elbe starker Schiffsverkehr herrschte, wurde das Führen von Lichtern „eindringlich ans Herz gelegt“, wie es in der blumigen Sprache der Vor-Weltkriegszeit so schön hieß. 20 Fahrzeuge, 11 Kajütboote und neun offene Boote, alles SVAOeer, hatten gemeldet. Kajütboote hört sich zwar hochtrabend an, aber das waren in den Elbvereinen damals Jollenkreuzer und kleine Kielboote von höchstens 8 m Länge, die Jollen oft nicht viel länger als 5 m.

Der Sonnabend vor Pfingsten war noch ein voller Arbeitstag, und so startete man erst am Abend des 14. Mai um 8.30 Uhr bei Hochwasser vor der Oevelgöner Reede, auf der die SVAOe-Flotte damals an Mooringbojen lag. 19 Boote starteten, einige weitere liefen „außer Konkurrenz“ mit. Die Regatta verlief bei leichtem Regen und späteren Gewittern mit Winden zwischen SO und NO für die damalige Zeit schnell. Nach 13 Stunden liefen um 9.15 Uhr die ersten Fahrzeuge innerhalb von 14 Minuten in Cuxhaven ein. Doch schon am früheren Nachmittag ging es wieder ein Stück elbauf, da man am Pfingstmontag wieder „zu Hause“ sein musste.

Soweit in Kürze der Bericht über die erste Cuxhavenregatta. Sie wurde von nun an jedes Jahr offen für Teilnehmer aus anderen Vereinen und

immer bei Nacht veranstaltet. Den Begriff „Nordseewoche“ kannte man noch nicht. Es sollte ein Krieg vorbeigehen, bis sich die Segler zum ersten Mal Regatta segelnd aus Weser- und Elbmündung heraus trauten und 1922 eine Wettfahrt nach Helgoland segelten. Erst 1925 wurde dann erstmalig auch rund um die Insel gesegelt.

Die SVAOe und ihre Segler waren immer dabei. In den 30er Jahren wurde ihre Nachtwettfahrt nach Cuxhaven auch offiziell in das Programm der vom Norddeutschen Regatta Verein, Hamburger Segel-Club und Weser Yacht-Club veranstalteten Nordseewoche aufgenommen. Hierbei gab es die Eigenheit, dass die Cuxhaven-Wettfahrt immer von der SVAOe, die anderen Regatten aber umschichtig von den erwähnten Vereinen durchgeführt wurden. Für viele SVAOe-Eigner regattageeigneter Yachten und Jollen war die Teilnahme über viele Jahrzehnte lang selbstverständlich. Pfingsten nach Cuxhaven und Helgoland! Und sie segelten auch sehr erfolgreich, wie die Ergebnislisten über viele Jahrzehnte ausweisen. Aber nicht nur an viele aktive Segler erinnern wir uns. Wir denken auch an die große Anzahl von Mitgliedern, die sich nun über ein Jahrhundert ehrenamtlich als Wettfahrtleiter, Starter und Zielrichter zur Verfügung gestellt haben oder die mit ihren Motorbooten sicherten und oft genug ein Schiff nach einem zu langen Schlag wieder vom Schiet ziehen mussten.

Was es in früheren Jahren bedeutete, eine Nachtwettfahrt zu segeln, können heutige Segler kaum nachvollziehen. Die Elbe war noch weitgehend ungebändigt und ihr Stromlauf wenig reguliert. Zahlreiche Sände lagen am Rand oder gar mitten im Strom und wollten erkannt und umschiffert werden. So saß die „Undine“ denn auch in dieser ersten Cuxhavenwettfahrt drei Stunden auf dem „Hungrigen Wolf“ fest. Kein Boot hatte einen Motor, und sichernde und gegebenenfalls helfende

Motorboote gab es natürlich auch noch nicht.

Die Frachtschiffahrt boomte in den letzten Jahren einer langen Friedenszeit, wenn auch die Dampfer überwiegend noch nicht die heutige Größe hatten und mit mäßiger Geschwindigkeit fuhren. Und sie mussten den Seglern bis 1971 ausweichen! Die zahlreichen Ewer, die noch unter Segeln Hamburg mit Gemüse und Baumaterial versorgten, wichen, Vorschriften hin – Sturheit her, ob sie segelten oder motorten, niemals aus. Noch 1926 erkannte das Seeamt Hamburg nach einer Kollision zwischen einem Segler und einem motorenden Ewer, dessen Schiffer das Wegerecht des Seglers grob missachtet hatte, dass man von einem „einfachen Ewerschipper“ nur geringe Kenntnis der Seestraßenordnung erwarten könne. Von einem Segler aber, der normalerweise „den gebildeten Schichten“ zuzurechnen sei, müsse erwartet werden, dass er dieser Unkenntnis bei seinem Fahrverhalten Rechnung trüge!

Gefahren lauerten also weniger in den Begegnungen mit größeren Schiffen, als mehr an den zahlreichen schlecht beleuchteten Fischern und Ewern und nicht zuletzt an den unbeleuchteten Fahrwassertonnen. Auf der ganzen Strecke zwischen dem Start und dem über 50 Seemeilen entfernten Ziel lagen vor hundert Jahren etwa fünf und noch zu Anfang der 30er Jahre nur erst ganze 12 Leuchtonnen aus! Die zahlreichen unbeleuchteten Spitz- und Spierentonnen bildeten besonders in dunklen oder unsichtigen Nächten für kleine Boote gefährliche Kollisionsmöglichkeiten. So waren Berührungen gelegentlich nicht zu vermeiden.

Die Nachtwettfahrt erfreute sich auch nach dem zweiten Weltkrieg weiterhin großer Beliebtheit. So nahmen an der ersten Nachkriegsregatta 1948 schon wieder 50 Boote, davon 10 SVAOeer teil. Bei dem kleinen Bestand an Booten in der SVAOe, alle vor dem Krieg gebaut, ein hoher Prozentsatz.

In den 50er und 60er Jahren kamen dann die ersten Neubauten regattageeigneter Boote, und das Interesse der SVAOeer an Regatten stieg und mit ihm die Zahl ihrer Erfolge.

Bis in die 70er Jahre blieb es bei der Nachtwettfahrt. Obwohl die Befeuerung verbessert und die Betonung zunehmend auf Leuchttonnen umgestellt wurde, forderte die im „Wirtschaftswunder“ stark zugenommene Schifffahrt auf der Elbe eine Aufgabe des bis zuletzt beliebten nächtlichen Regattasegelns. 1967 konnte noch einmal ein Kompromiss gefunden werden, aber schon ein paar Jahre später kam das endgültige „Aus“. Sang- und klanglos wurde aus der Nacht eine Tagwettfahrt, die nach Einführung des freien Sonnabends am frühen Sonnabendmorgen gestartet werden konnte.

Inzwischen ist die Wettfahrt 1 der Nordseewoche, die seit 1961 vor dem Hamburger Yachthafen gestartet wird, wodurch sich die Bahn auf 46 Seemeilen verkürzt hat, längst zum Klassiker geworden. Die ständige Erweiterung des Regattaprogramms machte irgendwann eine erneute Verlegung der Startzeit auf den Freitagmorgen erforderlich. Und noch eine weitere Neuerung gab es: Wurde jahrzehntelang zur Hochwasserzeit gestartet, so verlegte man im Hinblick auf das Geschwindigkeitspotenzial heutiger Yachten den Start auf zwei Stunden vor Hochwasser. Logisch, irgendwann hat man die Tide sowieso gegenan, da könne man auch gleich gegen den Strom starten, der vor Wedel weniger gegenan setzt als weiter unterhalb.

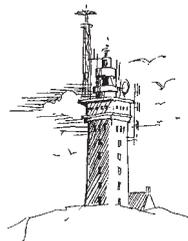
Die alte SVAOe-Regatta, auch im gegenwärtigen Team Nordseewoche neben anderen durch Marcus Boehlich und Jürgen Raddatz vertreten, erfreut sich zunehmender Beliebtheit und gewinnt an Bedeutung. In diesem Jahr fand sie sogar einen Sponsor und hieß „Cup des Audi Zentrum

Hamburg–Cuxhaven“. Sponsoring, Werbung und wirtschaftliche Unterstützung des Sports mögen manchem Salzbucket vielleicht gewöhnungsbedürftig erscheinen, aber ohne Förderung geht es kaum noch. Dazu gehörte auch ein sehr vergnüglicher Empfang mit Umtrunk durch das Audi Zentrum Hamburg auf dem Grillplatz des Yachthafens am Vorabend des Starts für die rund 100 Teilnehmer. Etwas, von dem unsere Altvorderen vor hundert Jahren nicht einmal zu träumen wagten. Der eingangs zitierten moralischen Bedeutung des Sports tut das meiner Meinung nach keinen Abbruch.

Auch wenn die Teilnahme von SVAOeern trotz einer zahlenmäßig großen Flotte zurzeit sehr gering ist: 2010 nahmen zwar fünf gleich 0,83 % der in der SVAOe registrierten Yachten teil, sie stellten aber damit 11 % der 46 gestarteten Yachten. Die SVAOe gehört dennoch nach wie vor zu den Vereinen, die sich ihrer Verantwortung gegenüber ambitionierten Regattaseglern nicht entzieht und ihnen weiterhin attraktiven Sport anbietet. Das beantwortet auch die eingangs gestellte Frage: Die SVAOe ist auch ein Regattaverein.

Regatta- wie Fahrtenseglern wünsche ich einen schönen Sommer

Jürgen Chr. Schaper
Kommodore



Nordseewoche

Wettfahrt 1 Hamburg–Cuxhaven – Cup des Audi Zentrum Hamburg

Als die ersten Yachten am Morgen des 21. Mai 2010 den Hamburger Yachthafen zum Start verließen, lag noch Nebel über dem Fluss. Bald jedoch lichteteten erste Sonnenstrahlen diesen, und pünktlich um 8:30 Uhr startete Wettfahrtleiter Jürgen Raddatz die Wettfahrt 1 „Cup des Audi Zentrum Hamburg–Cuxhaven“, die in diesem Jahr auf ihr hundertjähriges Bestehen zurückblicken kann. Kurz vor dem Start kam es zu einer leichten Kollision zwischen zwei Yachten, bei der zwar kein Schaden entstand, eines der Boote jedoch den Motor startete und die Wettfahrt aufgab.

Der Wind wehte aus westlicher bis nordwestlicher Richtung mit 3–4 Windstärken, sodass, zumal noch bei Sonnenschein, geradezu perfekte Segelbedingungen herrschten. Das Feld war bei zunächst noch gegenan laufendem Flutstrom gestartet und zog sich nach dem Stromkernern später zusehends auseinander. Der Wind nahm im Laufe des Tages zu und baute gegen den stark laufenden Ebbstrom einen ziemlichen Seegang auf. An der lebhaften Kreuz mussten die Rudergänger zusätzlich auf zahlreiche ein- oder auslaufende Seeschiffe achten. Die Wasserschutzpolizei, bei der sich Wettfahrtleiter Raddatz später für die Unterstützung bedankte, kümmerte sich um ein sicheres Miteinander von Sport- und Berufsschifffahrt.

Schon vom Start an gingen zwei Yachten des Typs Rogers 46 in Führung. Gleich zu Beginn setzte sich die Erste der beiden, die „Varuna“ unter Skipper Jens Kellinghusen, an die Spitze des Feldes, doch bereits auf der Höhe Dwarloch übernahm die zweite Rogers 46, die von Hans Genthe gesteuerte „guts'n glory“ die Führung und konnte sie mit rund 10 Minuten Vorsprung bis ins Ziel halten.

Nach dem Zieldurchgang eröffneten der Vorsitzende der Regattagemeinschaft Nordseewoche Bernd Jörg und der Cuxhavener Bürgermeister Bernd Lüttgebrune um 19:00 Uhr auf dem Gelände der Segler-Vereinigung Cuxhaven offiziell die Nordseewoche 2010. Anschließend folgten die Preisverteilung für die Wettfahrt 1 und ein gemütliches Beisammensein bis spät in die Nacht.

In der Gruppe ORC int mit 10 Teilnehmern ersegelte „Pax“, Klaus Uwe Stryi (RVE/BSC/SVAOe) einen ersten Platz von neun gewerteten Booten, während „Emil Reiseschwein“, Stefan Hummelt, aufgeben musste. In der Gruppe ORC club 1 wurde „Prime-Sails Fair Do's“, Dr. Tönnies Hagelstein, Zweite von sieben Booten. In der Gruppe ORCclub 2 landeten „Panda“, Axel Godefroy, auf Platz vier und Jörg Posny mit „Cool Runnigs“ auf Platz fünf von sechs Booten.

Die vollständigen Ergebnisse können sie nachlesen unter: <http://www.nordseewoche.org/ergebnisse2010/NSW2010-w1.html>

Wettfahrt 2

Cuxhaven–Helgoland – Cuxport-Cup

Am Pfingstsonnabend um 10:00 Uhr fielen in Cuxhaven, Bremerhaven, Wilhelmshaven und auf Hallig Hooge zeitgleich die Startschüsse von vier Zubringerregatten nach Helgoland. Insgesamt nahmen daran 133 Yachten teil. In Cuxhaven starteten beim Cuxport Cup allein 91 Yachten gegen einen frischen Wind, der aus nordwestlicher Richtung mit gut 4 Bft blies. So wurde es über die ganzen 35 Seemeilen eine mühsame Kreuz. Die 25 Yachten aus Bremerhaven und die 10 in Wilhelmshaven gestarteten segelten unter ähnlichen Bedingungen zur Insel. Allein die sieben Yachten von Hallig Hooge hatten es bei dieser Windrichtung etwas einfacher.

Wir beschränken uns hier auf die Wettfahrt von Cuxhaven, da an den anderen Regatten SVAOeer

nicht teilnehmen. Zum Start herrschte strahlender Sonnenschein. Etwa 10 Seemeilen vor der Insel verschlechterte sich die Sicht, da, wie von der Wetterberatung vorhergesagt, Seenebel die Sicht auf etwa 100 Meter beschränkte. Dem Zielrichterteam gelang es bei der schlechten Sicht nur mit Einsatz eines zusätzlichen Motorbootes und durch Funkkontakt, die einzelnen Yachten beim Zieldurchgang zu identifizieren. Am Ende des Tages hatten die Zeitmesser neun Stunden lang die hereinkommenden Yachten gezeitet.

Erstes Schiff im Ziel wurde das schnellste und größte teilnehmende Schiff dieser Nordseewoche, die „Hexe“ aus Cuxhaven. Nach berechneter Zeit lag die „Hexe“ aber weit hinten. Da hatte die die „X-Play“ mit Jens Nickel am Ruder „die Nase vorn“.

In der Gruppe ORC int 1 ersegelte die von Stefan Hummelt gesteuerte „Emil Reiseschwein“ bei 14 Teilnehmern einen guten zweiten Platz, „Pax“, Klaus Uwe Stryi, wurde Dritte. Nicht viel schlechter lag die Crew der „Ballerina II“ mit Berend Beilken mit einem dritten Platz bei ebenfalls 14 Teilnehmern in Gruppe FCC. „PrimeSails Fair Do's“ von Dr. Tönnies Hagelstein ersegelte in der 11 Boote starken Gruppe ORC Club 1 ebenfalls einen zweiten Platz. In der Gruppe ORC Club 2 wurde „Panda“ von Axel Godefroy Achte von 11 Booten. Jörg Posny mit „Cool Runnings“ wurde nicht gezeitet.

Zur Nordseewoche, die seit 1922 mit Unterbrechungen zunächst in der Deutschen Bucht und seit 1925 auch rund um Helgoland gesegelt wird, kamen insgesamt 188 teilnehmende Yachten. Mit den an Bord der ungezählten Zuschaueryachten befindlichen Besatzungen waren rund 2.000 Segler auf der Insel. In diesem Jahr ist die Nordseewoche zusammen mit der Kieler Woche auch Austragungsveranstaltung der Internationalen Deutschen Meisterschaft im Seesegeln.

Ergebnisse: <http://www.nordseewoche.org/ergebnisse2010/NSW2010-w2.html>

SE-Vibe Out Series – Sundowner

42 Yachten starteten am 21. Mai von Cuxhaven in die Nacht in Richtung Helgoland auf der Sundowner Regatta der SE Vibe Out Series, der ersten Regatta der Internationalen Deutschen Meisterschaft im Seesegeln Offshore, die im Rahmen der Nordseewoche stattfand. Auf der Strecke Cuxhaven–Helgoland gewann in der Gruppe der größeren Yachten (ORC int 1), das favorisierte Beluga Sailing Team mit Christian Plump, dem amtierenden Europameister und mehrfachen Deutschen Meister.

Bei rund 4 Bft aus nordwestlicher bis nordnordwestlicher Richtung mussten die Yachten die gesamte Strecke mühsam aufkreuzen. Erst um 23.40 Uhr lief als erste Yacht, die „Emma“, im Ziel vor Helgoland ein. Die müden Segler wurden vom noch wachen Team der Nordseewoche mit einer großen Willkommensparty im Helgoländer Hafen empfangen. Dort spielte zur Freude aller die Liveband Max and Friends bis spät in die Nacht. Zusätzlich sorgte Freibier für ausgelassene Stimmung, und viele Segler feierten bis in die frühen Morgenstunden. Zu diesen Wettfahrten hatte als einziger SVAOeer Andreas Sasse mit der „Ivana S.“ gemeldet, der auf der ersten Wettfahrt in der Gruppe ORC int Dritter von fünf Teilnehmern wurde.

Um 12:00 Uhr erfolgte das Startsignal für die Hummer 1 Regatta, welche direkt vor Helgoland ausgesegelt wird. Sie ging ebenfalls in die Wertung der Internationalen Deutschen Meisterschaft im Seesegeln, Offshore ein. „Ivana S.“ wurde Zweite von fünf. Direkt im Anschluss startete die Wettfahrt „Hummer 2“, zu der die „Ivana S.“ nicht antrat.

Ergebnisse: <http://www.nordseewoche.org/ergebnisse2010/NSW2010-w11ges.htm>



Hamburg–Cuxhaven. Auf der Elbe ist aufmerksames Segeln angesagt. Foto: Hinrich Franck



Bei noch laufender Flut müssen die Teilnehmer bis zwischen die Stacks Foto: Hinrich Franck



Künstlerpech! Foto: Hinrich Franck



In der Klasse der „Family-Cruizer“ erfolgreich: „Ballerina II“ (Berend Beilken) Foto: Kay Rothenburg



Im Nebel nach Helgoland. Zweite von links: die von Jan Gallbach gesteuerte „Norddeutsche Vermögen Hamburg“ Foto: Hinrich Franck

Inducon Cup – Helgoländer Acht

Der letzte Wettfahrttag der diesjährigen Nordseewoche, der Pfingstmontag, begann sonnig. Die Wettfahrt konnte nach einem Massenfrühstart beim ersten Startschuss jedoch erst mit dem zweiten Versuch gestartet werden. Diese Wettfahrt führt normalerweise in einer Acht um Helgoland und die Nachbarinsel Düne. Während der Wettfahrt änderte sich das Wetter und abermals zog dichter Nebel auf. Die Wettfahrtleitung entschied sich daraufhin, die Wettfahrtstrecke zu verkürzen und am Knotenpunkt der gedachten Acht die Zeiten zu nehmen.

Auf dieser Wettfahrt ersegelten Berend Beilken 11

und Besatzung mit der „Ballerina II“ mit einem ersten Preis der Gruppe FCC von 29 gemeldeten, neun gestarteten und acht gewerteten Yachten ein weiteres gutes Ergebnis einer SVAOe-Yacht auf der diesjährigen Nordseewoche! Herzlichen Glückwunsch! In der sieben Yachten starken Gruppe ORCClub wurde „Panda“, Axel Godefroy, Vierte. Sponsor Inducon ist übrigens die frisch gegründete Firma unseres Mitgliedes Ole Breckwolddt, dem wir für sein Engagement danken.

Ergebnisse: <http://www.nordseewoche.org/ergebnisse2010/NSW2010-w7.html>

Pantaenius Rund Skagen

Zu einer harten Prüfung für Schiffe und Besatzungen wurde die diesjährige Wettfahrt rund Skagen. Der Wetterbericht hatte für die Nacht zum Dienstag dem 25. Mai Wind bis zur Stärke 7, in Böen 9 Beaufort und eine Wellenhöhe von bis zu 5 Metern vorhergesagt. Erste Berichte von der Regattastrecke bestätigten diese Vorhersage. Norbert Plambeck von der größten teilnehmenden Yacht „Hexe“ hatte „die ganze Nacht 40 Knoten Wind von vorne“. Das entspricht etwa 8 Windstärken.

Das Wetter forderte schnell seinen Tribut, und noch in der Nacht segelten die ersten Mannschaften, die aufgegeben hatten, mit ihren teilweise beschädigten Yachten nach Helgoland zurück. „Die Boote hatten Probleme mit der Nässe“, schrieb das Hamburger Abendblatt nach einem Interview mit Marcus Boehlich, in dem dieser von Problemen mit Nässe in der Elektrik berichtet hatte. Dienstagmorgen erreichte die Wettfahrtleitung dann ein dramatischer Anruf. Jan Gallbach (SVAOe), Skipper der „Norddeutsche Vermögen Hamburg“ vom Hamburger Verein Seefahrt, meldete, er sei Standby für Rettungsmaßnahmen nahe der „Sinfonie Sylt“. Diese treibe leckgeschlagen, im Sinken begriffen etwa 10 Seemeilen westlich des dänischen Ringkøbing Fjords und die Mannschaft

gehe in die Rettungsinseln. Zu diesem Zeitpunkt standen etwa 1,5 Meter Wasser in der über 21 Meter langen Yacht vom Typ Grand Soleil 70. Die Crew konnte aber unverletzt per Hubschrauber abgehoben werden, und Skipper Reinhold Riel meldete der Wettfahrtleitung vom Flughafen im dänischen Esbjerg, dass alle wohlauf wären.

Bereits nach 45 Stunden und 32 Minuten meldete das Zielteam auf dem Leuchtturm Kiel den ersten Zieleinlauf. Die „Hexe“ lief als schnellstes Schiff nach geseelter Zeit und ganz ohne Schäden in Kiel ein. Skipper Plambeck fand es sogar ein wenig schade, dass der Wind auf den letzten Seemeilen stark nachgelassen und ihn so um die Chance gebracht hatte, den von der Yacht „Uca“ im Jahr 2000 aufgestellten und bei 43 Stunden liegenden Rekord zu brechen.

Von 88 gemeldeten und 54 gestarteten Yachten wurden nur 30 Yachten gezeitet, Von den drei gemeldeten SVAOe-Yachten gingen „Emil Reischwein“ und „PrimeSail Fair Do's“ wegen der angekündigten schweren Wetterverhältnisse nicht an den Start, „Pax“ gab nach Rippenbrüchen eines Mitseglers auf. Die von Jan Gallbach gesteuerte „Norddeutsche Vermögen Hamburg“ gab nach Hilfeleistung für die havarierte „Sinfonie Sylt“ ebenfalls auf. Wir verweisen hierzu auf den Bericht von Marcus Boehlich.

Die Ergebnisse: http://www.nordseewoche.de/ergebnisse2010/NSW_2010_Ergebnis_W8.html

Die Fakten dieses Berichts wurden den sehr sachverständigen Berichten von Silvan Dahl entnommen, die Ergebnisse, soweit SVAOeer beteiligt waren, den offiziellen Ergebnislisten. Weitere Informationen, Bilder und Videos finden Sie unter: www.nordseewoche.org.

JCS

Otterndorf 2010...

...durchwachsen wie Speck

Die schleswig-holsteinische Küche steht bekanntlich auf zwei Säulen: dem Mehl und dem Schwein. Von beidem reichlich, dann kann nichts schiefgehen.

So einfach ist es mit unserer Otterndorf-Veranstaltung nicht. Die Zutaten sind vielfältig: eine günstige Tide, so dass man am Freitag des angesagten Wochenendes abends noch gut nach Glückstadt kommen kann und am Sonnabend dann nicht zu früh an den Start muss. Das Wetter sollte Wärme und mäßige Winde versprechen, die am Sonnabend möglichst aus Südwest kommen, so dass teils geschrickte Schoten, teils eine Kreuz das Segeln interessant machen, ohne dass es vor Brunsbüttel zu holperig wird. Am Sonntag wird dann ein etwas kräftigerer West bis Nordwest erwartet, der die Boote nach ausgiebigem Frühstück einschließlich Frühschoppen flott zurück nach Wedel bringt. Natürlich gehören unbedingt ein lauschiger Sonnabendnachmittag und -abend dazu mit guter Fernsicht und der Möglichkeit, bis spät in die Nacht leicht bekleidet draußen zu sitzen und bei frohem Reden Genussreiches aller Art in sich hinein zu tun.

Selbst der beste Koch kann ein Gericht nach diesem Rezept mal versauen, wenn ihm die Zutaten nicht richtig geliefert werden. Im letzten Jahr machte der Wind einen Strich durch die Rechnung, so dass sich die Flotte unversehens in der Stör wiederfand. Aber siehe da: Wenn auch die sportliche Note fehlte, so wurde doch das Fest zum Vergnügen. In diesem Jahr hatte der Koch von vornherein schlecht eingekauft. Das Frühjahr war ein verlängerter Winter, der Herd blieb sozusagen kalt. Viele mochten nicht hinter ihrem Ofen hervorkommen und fanden, dass es zum Segeln

und gar zum Draußensitzen noch zu früh war. Das war schade, denn der Koch hat dennoch ein ganz passables Menü hinkommen. Es waren nur nicht genug Gäste da.

Am Freitag, dem 28. Mai 2010, waren die Aussichten für ein schönes Wochenende nicht sehr günstig, vor allem nicht eindeutig. Es wehte mit 4–5 Windstärken aus Nordwest, in Böen deutlich mehr. Alles nicht sehr einladend. Nur die Tide passte, aber die wird ja auch von Kräften außerhalb unserer Erde bestimmt und unterliegt unbeeinflussbaren Gesetzen, so dass das jährliche Otterndorf-Wochenende schon ein halbes Jahr vorher festgelegt werden kann. Es fanden sich am Ende nur fünf zu einer Wettfahrt entschlossene Boote in Glückstadt ein, allerdings waren vier weitere ebenfalls gesehen oder gehört worden. So saß man bei angezündetem Ofen und wärmendem Getränk in der Kajüte von „Otium“, deren Eigner die Verantwortung für das Kommando übernahm, empfing die jeweilige nach der Yardstickzahl gestaffelte Startzeit für den nächsten Morgen und klönte, was das Zeug hielt. In den Riggen jaulte es.

Aber Losgehen wird belohnt. Das ist eine alte Weisheit. In der Nacht ließ der Wind nach, und der Himmel klarte auf. Zum Start am nächsten Morgen herrschte handiges Wetter, und die Teilnehmer kreuzten mit Vollzeug elbab. Es war herrliches Segeln, das Trimm und Stromkenntnis erforderte, und wer nicht dabei war, hatte etwas versäumt. Schließlich lagen vier Boote im Ziel fast gleichauf, wie es nach einem Känguruh-Start idealerweise sein soll. Sieger war „Lord Jim“, das Nordische Folkeboot mit Thomas und Jule Lyssewski.

Ohne Verzug konnte man nach Otterndorf einlaufen, denn die Flut richtete sich nach unseren Plänen (oder war es anders herum?). Heidi und Jan-Peter Behnke, die „Landorganisation“, hatten



Kein Wind, kein Motor – im Schlepp nach Hause

Foto: Schaper

liebevoll unser Kommen vorbereitet. Die Boote wurden freundlich in Empfang genommen. Am „Festplatz“ war über die Toppen geflaggt. Kaum einem fiel auf, dass die SVAOe-Jubiläumsflagge von Jan mit Klebefolie auf die aktuellen 105 Lebensjahre geändert worden war. Hafenmeister Lühmann und sein Sohn, der die Nachfolge schon halb angetreten hat, waren die Freundlichkeit in Person. Und das Wetter wurde ebenfalls immer freundlicher. Da fehlte eigentlich nur eine zahlreiche Teilnehmerschaft. Das war leider nicht ganz der Fall. Nur acht Yachten waren erschienen: „Circle“ (Raschdorf), „Lord Jim“ (Lyssewski), „Mulanga“ (Kegel-Konietzko), „Otium“ (Nietsch), „Schwalbe“ (Schaper), „Slowfox“ (Offermann), „Tectona“ (Schlöbhorn) und „Wikinger“ (Mackens). Dazu kamen auf dem Landweg mehrere Autos mit denen, die dabei sein wollten, auch wenn es nicht per Boot ging. So waren es schließlich knappe 30 Menschen, die fröhlich zusammen feierten. Ein bisschen wenig für unseren großen Verein. Aber es war schon ganz anders und wird wieder anders werden.

Es wurde ein langer Abend. Es mangelte an nichts. Schon gar nicht an Gesprächsstoff. Spät fand man zur Koje. Der nächste Morgen ließ sich langsam an. Nach dem Frühstück wurde der Grillplatz gesäubert, um ihn für andere in appetitlichem Zustand zurück zu lassen. Das war keine große Mühe. Dennoch dürstete es die Anwesenden nach einer Erfrischung. Die fand man achtern Diek im „Seglertreff“ bei einem Gerstensaft. Jemand versuchte die Neuigkeit der letzten Nacht loszuwerden, dass Lena den europäischen „song contest“ gewonnen hätte, womit aber kaum einer etwas anfangen konnte. Viel interessanter war die Frage, ob der herrschende mäßige Südwind in westliche oder östliche Richtung drehen würde.

Gemeinerweise drehte er mittags zur Rückregatta auf Südost, anfangs noch in mittlerer Stärke, später schwächer werdend. Gewitterwolken zeigten sich hier und da, kamen aber zunächst nicht nahe. Es wurde wieder nach dem Känguruh-Verfahren gestartet, die Folkeboote zuerst, dann im Abstand die größeren. Glück war der Wettfahrt nicht beschieden. Der Wind ließ nach, und aus Sorge, den Heimathafen nicht mehr mit der Flut erreichen zu können, wurde schon bei Tonne 71 vor Freiburg gezeitet. Sieger war abermals „Lord Jim“. Kurz darauf brach dann doch noch ein Gewitter los, das allerdings nur einen unglaublichen Prasselregen im Gepäck hatte und kaum Wind und keine Entladungen. Auch wenn es danach aus West wehte, reichte es nicht mehr zum Segeln, und die Maschine musste nach Hause helfen. Das gelang nicht allen. „Wikinger“ musste mit Motorproblemen von „Schwalbe“ auf den Haken genommen und in den Yachthafen geschleppt werden.

Das war „Otterndorf 2010“, durchwachsen wie Speck, aber allen hat's gefallen.

GAN

Regatta-Optis zur Eichhörnchen-Regatta

Am 5. und 6. Juni 2010 richtete der Segelclub Eckernförde (SCE) die Eichhörnchenregatta 2010 in der Eckernförder Bucht für Optis A + B und Europe aus.

Fünf Kinder, Jelena, Jette, Björn, Merle und Leni sind mit den fünf Elternteilen Rolf, Bonnie, Claudia, Jörg und Thomas in das Leistungszentrum Eckernförde gefahren.

Es ist immer wieder ein Traum, auf der Ostsee zu segeln und dabei auch in unserem schönen Clubhaus sein zu können. Vielen Dank für die Aufnahme im Clubhaus Eckernförde!

Unsere fünf Kinder sind in der Gruppe Opti B (120 Starter) gestartet und segelten direkt in der Bucht vor dem Strand. Die Opti Gruppe A (48 Starter) und die Europe (28 Starter) hatten ihre Bahn draußen in der Eckernförder Bucht.

Bei den Europe segelten Tania, Eileen und Annka.

Am Samstag hatten wir sehr leichte Winde aus NW und viel Sonne. Unsere Kinder hatten sich vor dem Start die Leeseite als bevorzugte Seite zum Starten herausgearbeitet, und dann sollte die Kreuz über

die Mitte/Links erfolgen. Dies führte dann auch teilweise zu sehr guten Erfolgen. In der 2. Wettfahrt hat Jette einen 8. Platz von 120 ersegelt.

Wir, als Betreuer, konnten dann mit dem Begleitboot „Ben“ die Kinder vor dem Start und in den Pausen entsprechend beraten und betreuen.

Nach drei Regatten am Samstag konnten wir anschließend die Spaßrunde einleiten. Die Kinder wurden von „Ben“ in einem Schlauchring gezogen.

Es wurden insgesamt sechs Wettfahrten an zwei Tagen gesegelt.

Am Sonntag hatten wir 0 mit 3–4 Bft, mitunter eine große Herausforderung für die Kinder.

Ergebnis Opti B

1. Max Stengle, KYC
39. Jette Lyssewski, SVAOe
40. Leni Niemeier, SVAOe
44. Jelena Zwirner, SVAOe
88. Merle Greiner, SVAOe
100. Björn Spiekermann, SVAOe (konnte am Sonntag leider wegen Übelkeit nicht segeln).

Die Ergebnisse waren ein großer Erfolg für alle Kinder.

Thomas Lyssewski



Zum Start

Fotos: Bonnie Niemeier



Segeln macht hungrig!

SVAOe-Rallye 2010

Lange war sie angekündigt – nun hat sie stattgefunden: die Rallye nach Brejning am Vejle-Fjord.

Sie startete mit Beginn der Hamburger Sommerferien und fand ihren Abschluss am Donnerstag, den 15. Juli im Zielhafen Brejning. Zur Rallye hatten 16 SVAOe-Yachten gemeldet, alle trafen innerhalb des gesetzten Zeitlimits ein und konnten ihre Lösungen der Rallye-Aufgaben somit rechtzeitig abliefern. Zu den „Aktiven“ gesellten sich auch etliche „Schlachtenbummler“, die auf dem Landwege angereist waren; somit fanden sich insgesamt 60 SVAOeer zusammen.

Wie nicht anders zu erwarten, war die Ankunft von den Organisatoren Annemarie Stamp/Maren Mueller-Haagen und ihrem Team bestens vorbereitet worden. Es gab genügend Liegeplätze für alle Yachten, das vorbestellte Wetter übertraf sogar alle Erwartungen – die Ankunfts-Grillparty konnte beginnen. Es wurde ein langer, fröhlicher Sommerabend...

Am nächsten Tag versammelten sich die Rallye-Teilnehmer auf dem Gelände des Brejning-Yachtclub, um letzte sportliche Aufgaben zu lösen: Alle Crews maßen sich im Leinen-zielgerecht-Werfen, Gummistiefel-Weitwurf, Hölzchen-Treffen und einer Trocken-Regatta mit Papier-Schiffchen. Bei diesen Wettkämpfen zeigte sich wieder einmal, dass sich bei unseren Seglern durchaus seemännische Fähigkeiten mit Eleganz in der Ausführung paaren können (s. Fotos). Es wurde ein heißer Sommertag, den die meisten für die Erholung nach den beschriebenen Anstrengungen nutzten.

Am späten Nachmittag folgte die mit Spannung erwartete Bekanntgabe der Rallye-Ergebnisse; es siegte die Crew der „Benedictus“, Annette und Claus Torstrick*. Als Sieger durften sich dennoch

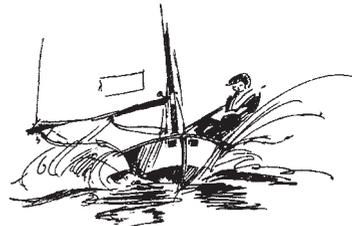
natürlich alle Teilnehmer fühlen: Sie alle hatten mit Eifer, Einsatz und hoffentlich auch viel Spaß teilgenommen.

Die Rallye endete so, wie es sich gehört: mit einem opulenten dänischen Buffet im Clubhaus des Yachtclubs und bester Stimmung. Bleibt nur nachzutragen, dass trotz einer sehr kurzen Nachtruhe viele Crews die frische Morgenbrise nutzten, um in ihren Sommerurlaub zu starten.

*Anmerkung:

Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses segelt unser Rallye-Team noch irgendwo in Dänemark oder Schweden. Wir werden die „offiziellen“ Ergebnisse daher erst im nächsten Nachrichtenblatt bzw. auf unserer Homepage veröffentlichen – vielleicht auch die Liste der zu lösenden Aufgaben, damit auch unsere Leser ihren Spaß haben und noch mehr SVAOeer motiviert werden, an der nächsten Rallye teilzunehmen.

AV



- 1 Yachthafen Brejning
- 2 Die Organisatoren
- 3 Am Grill
- 4 Guten Appetit!
- 5 Die SVAOe zeigt Flagge
- 6 Unser Stander – jetzt auch im Clubhaus Brejning
- 7 16 mal Leuchtturm Juelssand – die kniffligste Aufgabe?
- 8 Gummistiefel-Weitwurf
- 9 Die Papierschiffchen-Regatta
- 10 Die schwierigste „sportliche“ Aufgabe: Hölzchen-Treffen

Fotos: Katharina/Andreas Völker, Wolfgang Mackens



Borgwedel 2010

Im tiefsten Winter beginnt schon die Planung der nächsten Segelsaison und so auch für die Borgwedel-Ausfahrt der Jüngstenabteilung mit den Optimisten. Sollen wir fahren? Ist es nicht ein zu großer Aufwand? Wann passt es zeitlich? Recht zügig war dann die Entscheidung gefallen, der Termin auf 26. und 27. Juni festgelegt, und in der Jugendherberge wurden vorsorglich 80 Betten geordert.

Da auch einige der Jollenkinder Interesse anmelden, einige von ihnen jüngere Geschwister bei den Optis haben und mit „Holly“ Six auch einer ihrer Trainer seine Mitfahrbereitschaft signalisiert, entschließen wir uns, nicht nur eine Jüngstenausfahrt, sondern eine Jüngsten/Jugendausfahrt zu machen.

Freitag ist für die meisten Anreisetag. Die ersten kommen gegen 17:30 Uhr an, bis zum Abend sind

ca. dreiviertel der TeilnehmerInnen angereist, der Rest kommt am Sonnabendmorgen. Boote, die ankommen, werden gleich abgeladen, bei den Jollen die Masten gestellt.

Am Freitagabend haben wir ein gemeinsames Buffet aus mitgebrachtem Fingerfood und genießen den Blick über die „Große Breite“. Viele stellen fest, dass nur 100 km weiter nördlich als Hamburg die Nacht deutlich später anfängt. Die kleineren Kinder gehen rechtzeitig „in die Falle“, auch die großen müssen nicht zu oft gebeten werden. Frühstück am Sonnabend ist durch die Jugendherberge auf 8 Uhr 20 festgelegt.

Beim Frühstück werden die Lunchpakete für mittags vorbereitet und die Steuermannsbesprechung auf 10 Uhr festgelegt. Alle Boote sind segelfertig und die Kinder startbereit. Bei der Steuermannsbesprechung werden die Kinder in zwei Gruppen aufgeteilt. Wir haben zurzeit recht wenige Regat-

takinder bei den Optimisten, so dass wir eine Fortgeschrittenen- und eine Anfängergruppe machen. Die Jollenkinder starten ein wenig früher und machen sich auf die Kreuz nach Schleswig, die Fortgeschrittenen erstmal auf eine Kreuz quer über die Große Breite, und die Anfänger bleiben in der geschützten Ecke vor der Jugendherberge und der Schrader-Marina. Mit den Fortgeschrittenen kommen wir nach einiger Zeit bei angenehmen 2 bis 3 Windstärken am Schleifwasser an. Dort wird aus einer der Fahrwassertonnen und den mitgebrachten Treibbetonnen ein kurzer Dreieckskurs gestaltet und eine Regatta gestartet; nach knapp drei Runden hat die erste der drei mitgefahrenen Regattamädchen den Letzten überrundet. Das zeigt, dass unsere Jüngstenausbildung gut ist und schnell ein recht hohes Niveau erreicht ist.

Nach Zieldurchgang werden die Optis an den Strand gelegt und die Lunchpakete ausgepackt, es folgt ein wenig Manöverkritik, ein bisschen Landerkundung, und für einige ist es das erste Mal, dass sie mit dem Opti woanders ankommen als sie abgefahren sind. Nach unserer Pause geht es hoch am Wind mit einigen kurzen Holeschlägen zurück nach Borgwedel, wo wir gegen halb 3 ankommen. Die Anfängergruppe war schon an Land, auch die Fortgeschrittenen zieht es in die schönen Einrichtungen der Jugendherberge – speziell das Beachvolleyball ist stark genutzt. Für Willige gibt es eine weitere Trainingseinheit in der Bucht vor der Jugendherberge. Speziell das Ansteuern der Leetonne mit der entsprechenden Segel- und Schwertführung ist ein Thema, das anscheinend gar nicht genug geübt werden kann.

Ab 17 Uhr ist dann Ringfahren mit dem Motorboot „BEN“ angesagt, für viele eines der „nichtseglerischen Highlights“ der Borgwedelausfahrt. Einige Eltern nutzen die Zeit, um sich in den Optis ihrer Kinder an alte Seglerzeiten zu erinnern oder um



18 Beim Slippen

Foto: Hauschildt



FIRMENICH

YACHTVERSICHERUNGEN



Eine Länge voraus.




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

WWW.FIRMENICH-YACHT.DE

Ein Unternehmen der

GÖSSLER, GÖBERT & WOLLERS GRUPPE

nur mal ein Bild von den Schwierigkeiten ihrer Kinder zu bekommen.

Um 19 Uhr beginnt der Grillabend, ausreichend Grillgut und Beilagen stellt die Jugendherberge bereit. Das Volleyballfeld und das Karussell sind umlagert, und die Älteren sitzen und genießen... Ohne großes Aufheben verschwinden die Kleineren wieder in ihren Betten, die Jugendlichen machen noch eine vollständige abendliche Baderunde in der Schlei, und die Nacht senkt sich über Borgwedel.

Am Sonntag wieder Frühstück um 8 Uhr 20. Die großen Jungs denken, dass sie ihren Zeitvorsprung vom Vortag als Guthaben für das sonntägliche Aufstehen einsetzen können, sind aber um 10 Uhr zur Steuermannsbesprechung alle rechtzeitig da.

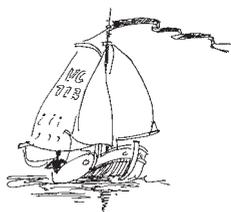
Der Wind ist heute eher schwach, große Touren sind nicht zu machen. Die Anfänger segeln in

Sichtweite ihrer Eltern und machen Kenterübung in die Schlei. Jollen und Fortgeschrittene hoffen auf Wind, der aber fast vollständig einschläft. Baden, Opti schwimmend ziehen, gegenseitig Naßputzen und hinterher Optisauberputzen wechseln einander ab. Wieder werden die Lunchpakete ausgepackt, und gegen 12 Uhr treten wir den Rückweg an. Eine teilweise spiegelglatte Schlei verheißt, dass wir auch noch mal Schleppübungen veranstalten können, tatsächlich kommt nur ein 420er segelnd bis Borgwedel.

Bis 15 Uhr verladen wir alle Boote, eine schweißtreibende Veranstaltung für Große und einige der Kleinen, danach haben wir uns das Kuchenbüffet der Jugendherberge verdient. Pünktlich zu Beginn des WM-Spiels Deutschland–England verlassen die meisten Borgwedel, viele nicht in Richtung Zuhause, sondern es geht erstmal noch an die Alster, wo die Boote abgeladen und wieder eingestapelt werden müssen.

Vielen Dank an alle Beteiligten für die Teilnahme und natürlich ganz speziell an die Organisatorinnen Birgit Rothe und Birte Zwirner. Schließlich möchte ich noch meine große Freude ausdrücken, dass beim Montagstraining – trotz des anstrengenden Wochenendes (mit Ausnahme eines, der sich beim Fußballspielen in der Schule am Vormittag verletzte) – alle wieder mit viel Spaß die Flaute auf der Alster genossen haben!

Jan Hauschildt



Führerscheinregelung auf SVAOe-Vereinsbooten

Für das Führen von vereinseigenen SVAOe-Booten gilt folgende Regelung:

Jedes vereinseigene Boot untersteht einer/einem vom Vorstand bestellten Obfrau/Obmann.

Jedes vereinseigene Boot darf nur gefahren werden, wenn

- der/die Bootsführer/in SVAOe-Mitglied ist
- der/die jeweilige Obmann/Obfrau informiert ist und zugestimmt hat
- der/die Bootsführer/in einen dem Revier und dem Bootstyp entsprechenden Führerschein besitzt

Folgende Führerscheine sind mindestens erforderlich:

- für Jüngstenjollen (Optimist, Feva) im Unterrichtsbetrieb unter Aufsicht: keiner
- für Jüngstenjollen auf Regatten oder außerhalb des Unterrichtsbetriebs: Jüngstensegelschein
- für andere Jollen im Unterrichtsbetrieb unter Aufsicht: keiner
- für andere Jollen auf Regatten oder außerhalb des Unterrichtsbetriebs: SPOSS
- für Jugendwanderkutter auf Alster, Elbe und bis 3 sm von der Festlandküste: SPOSS + SBF-See
- für Jugendwanderkutter in Küstengewässern bis 12 sm von der Festlandküste: SKS. Gewässer außerhalb der 12 sm-Linie dürfen nicht befahren werden. Sommertouren sind vom Vorstand zu genehmigen.
- Kielyachten auf Alster, Elbe und bis 3 sm von der Festlandküste: SBF-See
- Kielyachten auf Regatten: SBF-See + SPOSS
- Kielyachten in Küstengewässern bis 12 sm von der Festlandküste: SKS
- Kielyachten darüber hinaus: nur nach Genehmigung im Einzelfall durch den Vorstand.
- Begleitboote, Motorboot: SBF-See bzw. SBF-Binnen je nach Fahrtgebiet
- Auf Kielyachten, auf denen ein UKW-Seefunkgerät installiert ist, muss der Bootsführer das Befähigungszeugnis SRC besitzen.

In begründeten Einzelfällen kann der Vorstand auf Antrag der/des zuständigen Obfrau/Obmannes befristete Ausnahmen beschließen.

Hamburg, am 13.4.2010

Der Vorstand



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

*An vielen Gesetzen ist abzulesen, dass sie von Menschen erdacht worden sind, die noch nie beim Einhandsegeln den freien Horizont gesehen haben.
(Matthias Schenke in FSC-Nachrichten 1/2009)*

Freude und Gefahr

Gedanken zum Einhandsegeln

In den Sommermonaten sind auf der Ostsee wahrscheinlich mehr Sportboote unterwegs als gewerbliche und dienstliche Fahrzeuge zusammen genommen, wobei schon letztere einen erheblichen Anteil an der Gesamtsumme ausmachen. Das Wort „Sportboot“ ist der amtliche Begriff, der alles zusammenfasst, was sich zum Vergnügen auf dem Wasser bewegt. Das muss nicht immer mit Sport zu tun haben, aber das Ding muss einen Namen haben. „Lystfartøj“, wie die Dänen sagen, trifft es eigentlich viel besser. Man kann Berufskapitäne verstehen, dass sie sich auf den Winter freuen, wenn ihnen die See wieder alleine gehört. Allerdings haben sie dazu nicht wirklich Anlass. Behinderungen durch Sportboote oder gar Kollisionen mit ihnen kommen höchst selten vor. Auf der Elbe wird das bei dem jährlichen Behördengespräch zwischen den Vertretern der Wassersportverbände und der Wasserschutzpolizei sowie anderer amtlicher Stellen immer wieder hervorgehoben. So auch in diesem Jahr, worüber in Heft 3/2010 berichtet wurde.

Die Ostsee mag etwas einfacher zu besegeln sein als die Elbe, so dass sich da auch Weniger-Erfahrene tummeln mögen, aber von ernstlichen Vorfällen hört man auch dort recht wenig. Das kann man sogar nachlesen. Aufgrund internationalen Rechts ist 2002 die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) als Bundesbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums

für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eingerichtet worden. Alle nennenswerten Unfälle in der Schifffahrt wie Tod und Verletzung von Menschen, Verlust von Schiffen, Schiffbruch, Kollision, maritime Umweltschäden, Schäden an Schiffen oder Bauwerken sind meldepflichtig und werden von Amts wegen untersucht. Das gilt auch für Sportboote, sofern sie die Bundesflagge fahren. Und das müssen sie, sobald sie einen Hafen verlassen und auf See gehen. Die Untersuchungsberichte werden veröffentlicht unter www.bsu-bund.de und sind meistens lehrreich. Sofern sie für die Sportschifffahrt Bedeutung haben, werden sie ganz oder auszugsweise in den SVAOe-Nachrichten veröffentlicht. (Andere Vereine tun das nicht!) Wie gesagt, über Vorfälle zwischen Sportbooten und der Berufsschifffahrt liest man hier nur gelegentlich. Im Unfallbericht 2009 werden drei Kollisionen aufgeführt und alle ohne Todesfolgen. Unfälle auf Sportbooten allein sind dagegen erschreckend häufig. 43 wurden 2009 untersucht. Dabei kamen 14 Menschen ums Leben.

Der folgenschwerste Unfall war die Kenterung der „Taube“, über die in Heft 2/2010 berichtet wurde, mit allein sechs Toten. Ein Thema, das einem immer wieder Angst einjagt, ist „Mensch über Bord“. Die Strategie zur Vermeidung solcher Unfälle sowie zur Bergung Über-Bord-Gegangener gehört zu jeder Bootsführerscheinprüfung. 2009 ertranken fünf Menschen durch Über-Bord-Fallen, davon waren vier Einhandsegler. Das soll Anlass sein, über diese Spezies ein wenig nachzudenken.

Seefahrt ist eigentlich eine Sache für mehrere Hände. Um ein Schiff, insbesondere ein Segelfahrzeug, ordentlich zu bedienen, braucht man nach seemännischen Grundsätzen mehr als eine Person. Selbst, wenn die Handhabung durch technische Hilfsmittel und geschickte Anordnung der Bedienelemente auf eine Person zugeschnitten

ist, kann Unvorhergesehenes passieren, und schon ist man im besten Fall auf Hilfe angewiesen, im schlechtesten ist alles zu spät.

Und dennoch: Man sieht sie sommers immer wieder, die Einhandsegler. Häufig sind es Männer im Rentenalter, deren Partnerin lieber zu Hause bleibt oder schon verstorben ist. An neue Mitsegler mögen sie sich nicht gewöhnen. Sie sind noch rüstig und wollen nachholen, was ihnen im Berufsleben verwehrt geblieben ist. Der Drang zur See ist stärker als die seemännische Einsicht. Meist fühlen sie sich kräftig und erfahren genug, mit allem fertig zu werden. Allein segelnde Männer und Frauen gibt es schließlich schon seit Joshua Slocum und Ann Davison. Nicht alle schreiben Bücher, aber alle zieht es hinaus. Sie suchen die Freiheit des Alleinseins und die Herausforderung, den Gefahren der Natur mit ihren eigenen Kräften zu begegnen. Auch der Verfasser dieser Zeilen denkt gelegentlich so. Jenem Segler, von dem unser Leitspruch stammt, kann man nachfühlen, dass es für ihn höhere Dinge gibt, als die Zwänge an Land.

Man sollte die Alleinsegler also nicht vorschnell verurteilen. Sie machen ihre Sache häufig besser als manche Mannschaftsschiffe voller Anfänger. Sie verlassen sich am liebsten auf sich selbst, auf ihre Erfahrung und Routine und auf ihr Schiff. Daran haben sie ihre Freude. Vielleicht kennen sie

ihre Grenzen nicht immer. Wer kennt die schon. Auf See sollte man sie wenigstens nicht suchen. Zu leicht zieht man andere mit ins Unglück. Bis zur Grenze der Belastbarkeit sollte immer noch ein Sicherheitsabstand bleiben. Aber auch trotz Erfahrung und Routine kommen Fehler vor und manchmal gerade deswegen. Selbst Moitessier und Tabarly sind daran gescheitert. Die See ist nie ungefährlich. Auch das kann nachlesen, wer es noch nicht weiß.

Also sehen wir uns doch mal die jüngeren Unfallberichte der BSU (404/08 – 422/08) über das Überbordgehen und Ertrinken zweier Einhandsegler in der Ostsee an, die in Kurzform in den SVAOe-Nachrichten Nr. 3/09 veröffentlicht wurden. Auf beide dürfte das vorher Gesagte zutreffen. Beide waren nicht angeleint, als man sie fand. Lässt man einmal alle anderen Erwägungen außer Betracht, so ist allein diese Tatsache ein Kardinalfehler, der nicht passieren darf. Und doch passiert er immer wieder. Das muss zu denken geben. Jürgen Albers von der BSU hat bei dem erwähnten Behördengespräch betont, wie wichtig das Anlegen von Lifebelts an Bord schwach besetzter Fahrzeuge ist. Auch Jürgen Schaper hat vor geraumer Zeit in diesem Heft einmal geschrieben, dass das Anleinen zum Vermeiden des Überbordgehens wichtiger ist als jede Rettungsweste. Das ist unwiderlegbar und wird doch im entscheidenden Augenblick vergessen. Noch schlimmer, wenn es



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

ignoriert wird. Der Untersuchungsbericht bringt es wieder in Erinnerung. Die BSU hat es für richtig gehalten, ihrer Untersuchung den Aufsatz „Segeln ist Sicherheit auf dem Wasser“ von Bobby Schenk voran zu stellen. Das ist kein Ministerialbeamter, der penibel das Geschehene an Paragraphen misst, sondern „einer von uns“. Seine Worte treffen mehr als der nüchterne Bericht. Man muss sie lesen.

Götz-Anders Nietsch
Obmann für Navigation und Fahrtensegeln

Neue Vorschriften?

Deutscher Verkehrsgerichtstag

Im Auftrag des Hamburger Segler-Verbandes hat unser Ehrenmitglied Dr. jur. Gerd Lau am 48. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2010 in Goslar in der Arbeitsgruppe VIII, die sich traditionell mit Angelegenheiten der Schifffahrt befasst, teilgenommen. Diese hat zu dem Thema „Neue Haftungs- und Entschädigungsregelungen in der Schifffahrt“ zahlreiche Empfehlungen abgegeben:

Sie betreffen im angestrebten Ergebnis die Angleichung von Haftungshöchstbeträgen in verschiedenen internationalen Abkommen, die teilweise bereits in deutsches Recht umgesetzt worden sind. Eine Rechtsvereinheitlichung ist auch im Interesse der Sportschifffahrt zu begrüßen, da eine ggf. abzuschließende Versicherung bei einheitlichen Haftungshöchstbeträgen leichter zu kalkulieren sein wird.

Interessant ist hierbei der Hinweis auf das Bunkeröl-Übereinkommen. Das deutsche Gesetz über die Haftung und Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden durch Seeschiffe (ÖlSchadengesetz- ÖISG) ist zwar auf Sportboote zunächst nicht anwendbar, es zeigt aber in seiner Konsequenz,

dass jeder Schaden durch Bunkeröl zu verschuldensunabhängigen Schadensersatzansprüchen führen soll. Hierzu hat das Justizministerium auf das Bunkeröl-Übereinkommen verwiesen und ausgeführt: „Das sog. Bunkeröl-Übereinkommen führt erstmalig auf internationaler Ebene eine Haftung des Schiffseigentümers für Verschmutzungen durch Bunkeröl ein. Sie greift unabhängig davon ein, ob dem Schiffseigentümer im Einzelfall ein Verschulden nachgewiesen werden kann. Ersetzt werden müssen insbesondere Schäden und Aufwendungen wegen der Verunreinigung von Stränden, Strandbefestigungen und der natürlichen Meeresumwelt sowie ein entgangener Gewinn etwa von Hotels oder Restaurationsbetrieben“.

Außerdem werden alle Eigentümer von Schiffen, die sich in deutschen Gewässern befinden und die eine Bruttoreaumzahl von mehr als 1.000 aufweisen, verpflichtet, ihre Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden zu versichern und den Abschluss der Versicherung durch eine amtliche Versicherungsbescheinigung nachzuweisen. Das betrifft Schiffe ab der Größenordnung eines Küstenmotorschiffs von etwa 100 m Länge. Zu versichern sind nicht nur Schiffe unter deutscher, sondern auch solche unter ausländischer Flagge.

Das Bunkeröl-Übereinkommen tritt in Kraft, wenn es von achtzehn Staaten, darunter fünf Staaten mit einer Flotte von mindestens 1.000.000 Bruttoreaumzahl ratifiziert wurde. Da der Rat der Europäischen Union beschlossen hat, dass alle Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen zur Ratifikation des Übereinkommens ergreifen, ist mit einem baldigen Inkrafttreten des Übereinkommens zu rechnen. Damit würde sich im Augenblick der missliche Umstand ergeben, dass Kauffahrteischiffe durch eine Haftungsobergrenze geschützt wären, die für alle anderen Schiffe nicht gelten würde. Angesichts der Tatsache, dass bereits durch relativ geringe

auslaufende Treibstoffmengen ein erheblicher Beseitigungsschaden ausgelöst werden kann, ist eine Obergrenze, die freiwillig versichert werden könnte, zu begrüßen.

Die Empfehlung 5 betrifft das internationale Wrackbeseitigungsübereinkommen, das Deutschland noch nicht ratifiziert hat. Das Übereinkommen gilt hauptsächlich in der Ausschließlichen Wirtschaftszone und enthält die Verpflichtung für Schiffseigner, ein Wrack, das eine Gefahr darstellt, auf eigene Kosten zu beseitigen. Es ist bisher im Hamburger Segler-Verband kein Fall bekannt, in dem die Bestimmungen des Wrackbeseitigungsübereinkommens auf ein gesunkenes Sportboot anwendbar gewesen wären.

Die Empfehlung 6 geht auf die Umsetzung der EU-Verordnung Nr. 392/2009 (der sog. VO Athen) ein. Für das deutsche Recht ist zurzeit zu entschei-

den, ob bei der Umsetzung der EU-Verordnung in nationales Recht eine Ausdehnung auf die Schiffe vorgenommen werden soll, die nach dem Wortlaut nicht unter die EU-Verordnung fallen. Damit können alle Sportschiffe betroffen sein, die als Traditionsschiffe oder als Charterschiffe Passagiere befördern.

Dr. Gerd Lau



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

Aus dem DSV

Geänderte Führerscheinvorschriften

Der DSV teilt mit, dass die See-Sportbootverordnung dahin geändert ist, dass die Anforderungen an die Führerscheinplicht bei der Besetzung gewerblich betriebener Sportboote abgesenkt worden sind. Bisher mussten die Führer von gewerblich betriebenen Sportbooten einen amtlichen Führerschein jeweils „eins höher“ besitzen als die Nichtgewerblichen, also wir. Ab 15. Mai 2010 ist Gleichheit hergestellt, was den gewerblichen Betrieb vereinfacht. Ganz stimmt diese saloppe Formulierung nicht, denn im gewerblichen Bereich muss der Bootsführer die dem Seegebiet und der Schiffsgröße entsprechende Befähigung besitzen, im Freizeitbereich gibt es eine Pflicht nur für das Befahren von See- oder Binnenschiffahrtsstraßen, darüber hinaus sind es nur Empfehlungen.

Was aber ist ein gewerblich betriebenes Sportboot? Das ist ein Sportboot, das zu gewerblichen Zwecken, also gegen Bezahlung, im Einsatz für Ausbildung, Sport und Freizeit ist und von einem bezahlten Führer geführt wird, spricht ein Boot einer Segelschule.

Wer ein Boot chartern will, braucht sich ebenfalls nicht angesprochen zu fühlen. Er zahlt zwar Charter (Miete) für das Boot, führt es aber zu seinem Vergnügen. Den erforderlichen oder empfohlenen Befähigungsnachweis kann man in den SVAOe-Führerscheinkursen erwerben. Informationen unter <http://www.svaeo.de/angebote/kurse/fuehlerscheine.html>

GAN

Binnenschiffahrtsstraßen – nur mit gültigem Papier

Bitte beachten: Der Kennzeichenausweis für Binnenschiffahrtsstraßen des Bundes muss immer

aktuell sein. Als Kennzeichenausweis können zum Beispiel der Internationale Bootsschein für Wassersportfahrzeuge, ein Flaggenzertifikat, ein Schiffszertifikat oder ein Kennzeichenausweis der Wasser- und Schifffahrt- oder Landratsämter genutzt werden. Änderungen bezüglich der Eigentumsverhältnisse sind bei Kauf oder Verkauf des Bootes der ausstellenden Stelle mitzuteilen. Verstöße gegen die Kennzeichnungsverordnung sind bußgeldbewehrt (Verwarngeld € 20, Geldbuße € 50).

CKA fördert junge Fahrtensegler

Der Club der Kreuzer-Abteilung (CKA) hat beim Fahrtenseglertag 2010 erstmals seine neuen Jugendförderpreise vergeben. Der erste Preis, dotiert mit 2500 Euro, ging an die Jugendabteilung der Segelsportgemeinschaft Stormvogel Steinfurt. Der Verein hatte 2009 mit vier Fahrtenyachten einen dreiwöchigen Ostseetörn für 24 Kinder und Jugendliche organisiert. Mit dem zweiten Preis in Höhe von 1000 Euro wurde der Barther Segler-Verein geehrt, der mit seiner Initiative „Alle in einem Boot“ Kinder und Jugendliche an das Kuttersegeln heranführt.

Mit ihrem Projekt „Ostsee Rund“ sicherten sich Nora Anders (19) vom Segel-Club Oevelgönne und Kristine Brügge (20) von der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne den dritten Förderpreis im Wert von 750 Euro. Der CKA wird die Förderpreise auch im nächsten Jahr vergeben. Bewerbungsschluss ist der 15. 11. 2010. Für weitere Infos siehe www.kreuzer-abteilung.org.

Gold, Silber und Bronze auf dem Fahrtenseglertag 2010

Die Kreuzer-Abteilung des DSV hat beim Fahrtenseglertag 2010 insgesamt 69 Mannschaften für ihre erfolgreichen Reisen in der vergangenen Saison ausgezeichnet. Die Seglerinnen und Segler erhielten bei der am 20. März in Hamburg

veranstalteten Preisverteilung Gold-, Silber- und Bronzemedailles sowie die traditionellen Sonderpreise. Mit der höchsten Auszeichnung, dem Commodore-Preis, wurden Dr. Heidemarie und Dr. Manfred Brandes vom See- und Segelsportverein der Hansestadt Rostock und der Schiffergilde zu Berlin geehrt. Die beiden Senioren hatten im Sommer 2009 einen 4000-Seemeilen-Törn von Rostock nach Norwegen bis über den Polarkreis in die Barentssee zurückgelegt. Bewerbungsschluss für den nächsten Fahrtenwettbewerb ist der 15. November 2010. Weitere Informationen stehen auf der Website www.kreuzer-abteilung.org.

Darßer Ort nur als Nothafen

Seit 26. März ist das Fahrwasser zum Nothafen Darßer Ort offiziell freigegeben. Nach jahrelangen Diskussionen um die Nutzung des Ostseehafens wurde die Rinne im vergangenen Winter ausgebagert. Der Tiefgang des Fahrwassers beträgt jetzt maximal drei Meter bei Normalpegel. Laut der Bekanntmachung für Seefahrer BfS 24/10 des WSA Stralsund darf der Hafen aber nur in Notfällen von Fahrzeugen angelaufen werden. Eine Ausnahme gilt für den Rettungskreuzer der DGzRS, der dort jetzt wieder stationiert ist. Wann und wo der erste Spatenstich für einen Alternativhafen getätigt wird,

ist weiterhin umstritten. Der Deutsche Segler-Verband und der Segler-Verband Mecklenburg-Vorpommern machen sich seit Jahren dafür stark, dass in der Region ein Alternativhafen gebaut wird und Darßer Ort bis zur Inbetriebnahme des neuen Hafens für Sportboote zugänglich bleibt.

Bundestag will Wassersport und Wassertourismus stärken

Der Deutsche Bundestag hat die Bundesregierung in der Bundestagsdrucksache 16-10593 aufgefordert, im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel die Entwicklung des Wassersports und des Wassertourismus weiter zu fördern. Insgesamt wurden zwölf Forderungen aufgestellt, die von der Verbesserung des Informationsflusses bezüglich wassertouristischer Projekte zwischen den Ländern, Kommunen und Gemeinden bis zur Beteiligung der Sport- und Wassersportwirtschaftsverbände bei Wasserstraßeninfrastrukturplanungen reichen. Die Bundesregierung hat zu einigen Themenkomplexen inzwischen Fachkonferenzen einberufen, bzw. Arbeitsgruppen und Workshops eingerichtet. Der DSV arbeitet darin mit. Ausführliche Infos zum Thema stehen auf der Homepage www.dsv.org im News-Bereich.



BAUM & KÖNIG HAMBURG
The Classic-Yacht Broker

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

www.classic-yachts.de

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

Neue Fragenkataloge für Seefunkzeugnisse

Die neuen Fragenkataloge für die Seefunkzeugnisse sind fertig gestellt und auf der Website www.elwis.de veröffentlicht. Nach den neuen Katalogen wird ab Januar 2011 geprüft.

(Quelle: DSV-intern II/2010)

Dies und das

Sportboothafen VO entschärft

Mit Wirkung ab dem 1. Juni 2010 ist die für die Häfen des Bundeslandes Schleswig-Holstein, zu denen auch der Hamburger Yachthafen bei Wedel gehört, vor einigen Jahren erlassene Sportboothafen-Verordnung in wesentlichen Punkten entschärft worden, so dass sie auch von den nicht kommerziellen Sportbootanlagen umgesetzt werden kann. Besonders die überzogenen Vorschriften für Abfallentsorgung und Brandschutz waren vor allem für kleinere Anlagen unzumutbar. Nach einem Normenkontrollverfahren des Deutschen Seglerverbandes und des betroffenen Seglerverbandes Schleswig-Holstein haben sich die Beteiligten auf eine zumutbare Version geeinigt. Weitere Informationen unter www.seglerverband-sh.de.

Interessante Ausstellungen in Wischhafen

Kennen Sie den Seemaler Geo Wolters? Vermutlich nicht, aber im Clubhaus hängt ein Ölbild von ihm. Aber Sie kennen das Kehdinger Küstenschiffahrts-Museum am alten Hafen von Wischhafen, Unterm Deich 7. Auch nicht? Höchste Zeit, mal mit dem Boot oder Auto hinzufahren (geöffnet ganzjährig Samstag und Sonntag sowie an Feiertagen 10–12 und 13–18 Uhr, bis 30. September täglich außer montags). Dort laufen noch bis 14. November die Sonderausstellungen „Segler, Seeleute, See-

kisten“ und „25 Jahre Georg Lührs – Das Schiff als Familienmitglied“. Und Geo Wolters? Ab 1. August wird die Kunstaussstellung mit Werken des 1943 verstorbenen Malers der See und der Küsten gezeigt. Besonders gezeigt werden wunderschöne Motive von segelnden Fahrzeugen der Unterelbe. Tjalken, Kutter und Ewer auf der Elbe und ihren Nebenflüssen. Von Jürgen Schaper hängen allein drei (!) Leihgaben dort (siehe auch Bild auf der ersten Umschlagseite). Näheres unter www.kuestenschiffahrtsmuseum.de.

Segeln, was das Zeug hält – Niederländische Gemälde des Goldenen Zeitalters

Eine sehenswerte Ausstellung in der Hamburger Kunsthalle, nur noch bis 12. September 2010. Im Zentrum der Ausstellung zur Seefahrt im Goldenen Zeitalter der niederländischen Kultur des 17. Jahrhunderts stehen spektakuläre Werke von den Hauptvertretern dieses Genres – Ludolf Backhuysen, Jan Porcellis, Willem van de Velde (Vater und Sohn) und Simon de Vliegher. Neben den großformatigen Marinieren dieser Künstler sind Gemälde und Zeichnungen aller namhaften Marinemaler vertreten. Die Werke dieser Epoche wecken auch heute noch Gedanken an Freiheit, Bindungslosigkeit, Abenteuer, aber auch Besinnlich- und Beschaulichkeit. Da sich das wirtschaftliche und politische Schicksal der Niederländer des Goldenen Zeitalters am und im Wasser abspielte, sind Segelschiffe mit weithin sichtbar geblähten Segeln das Hauptmotiv, aber auch liebevoll und detailreich gemalte stille Gewässer.

„Segeln, was das Zeug hält“ versammelt rund 80 Meisterwerke aus internationalen Sammlungen und aus dem Bestand der Hamburger Kunsthalle. Als Kooperationspartner ist das National Maritime Museum in Greenwich/London mit bedeutenden Werken zu Gast. Näheres unter www.hamburger-kunsthalle.de

Reif für die Insel

Mit der ‚Bottle Imp‘ rund Großbritannien – Schluss

Es war eine unbeschreiblich ruhige Nacht. Kein Laut ist zu hören; kein Lärm von Land, kein Glucksen des Wassers. Und nichts bewegt das Meer am nächsten Morgen, kein Hauch ist zu spüren. Wir motoren aus der Bucht heraus, ganz dicht an Bally Cotton Island vorbei, senkrecht fällt die Insel ins Meer. Gute Gelegenheit, sich ums Mittagessen zu sorgen. Ich nehme Fahrt aus dem Schiff und bringe die Makrelenangel aus. Unter Standgas mit zwei Knoten Fahrt geht es weiter, und nur wenige Minuten später zappeln die ersten Fische an den Haken. Bei Pollock Rock und nach zehn Makrelen machen wir Schluss mit der Angelei, denn an Steuerbord liegt Power Head, und wenig später umrunden wir Roche's Point, um in Cork Harbour, einen der größten Naturhäfen der Welt, einzulaufen. Gleich hinter Rams Head drehe ich in das bezeichnete Fahrwasser des Owenboy Rivers ein, versuche zwischen den unzähligen Mooring-Liegern die Tonnen zu finden, um in Crosshaven beim Royal Cork Yacht Club festzumachen. Crosshaven, mit guter Busverbindung nach Cork, habe ich gewählt um, wie schon in Belfast und Dublin, den weiten und zeitraubenden Weg zu den häufig lauten und meist auch nicht sehr komfortablen innerstädtischen Liegeplätzen zu sparen. Crosshaven soll unser Sprungbrett über die Celtic Sea nach Cornwall sein, aber daraus wird erst einmal nichts werden. Nachdem wir im Yachthafenbüro die üblichen Fragen nach woher und wohin beantwortet haben, drückte uns das nette Mädchen den bereitliegenden Wetterbericht für die nächsten Tage in die Hand und empfiehlt uns – treuherziger Blick – eine Wochenkarte zu nehmen, das sei billiger, wir kämen hier erstmal sowieso nicht weg. Das kontinentale Hoch weitet

sich nach Westen aus, und vom Atlantik kommt ganz langsam ein Tief näher; die heutige Flaute wird schon morgen von kräftigem SO-Wind abgelöst, der einige Tage anhalten soll. Starkwind aus der Richtung, in die wir müssen! Wir nehmen es leicht; das Wetter ist herrlich. Blauer Himmel wölbt sich über das enge Tal des Owenboy Rivers, die Luft ist sommerlich warm, und das Barometer steht auf 1030 hPa. Wir bezahlen also unsere € 164,- beim „Royal Cork Yacht Club, estbl.1720“, dem ältesten Yachtclub der Welt (!) und freuen uns über den sicheren Liegeplatz, die netten Leute und die schöne Umgebung.

Ein kurzer Fußweg bringt uns in den kleinen, hübschen Ort. Von der hohen Uferstraße hat man einen phantastischen Ausblick auf die große Bucht Cork Harbour und Great Island. Cobh grüßt herüber. Meine Gedanken gehen zu den vielen hundert irischen Auswanderern, die hier, am 12. April 1912, als Cobh noch Queenstown hieß, an Bord der „Titanic“ gingen und als 3. Klasse-Passagiere wenig später ihren sicheren Tod fanden. Queenstown, nicht Southampton, war der letzte Hafen der „Titanic“ vor ihrem unrühmlichen Ende.

In Crosshaven zählen wir eine Kirche, einen Krämerladen, einen Friseur und fünf Pubs. Im Friseurladen sehen wir eine beschäftigungslose hübsche Frau und – ratzfatz – sind unsere Haare geschnitten. Zehn Euro all in! Darauf ein Bier, denken wir, und der nächste Pub ist auch nicht weit. „Guinness?“ fragt der Barmann säuerlich zurück, „Guinness is Dublin. We are in Cork and we drink Beamish!“ Punkt! Na ja, da haben wir wieder was gelernt. Und Beamish Stout schmeckt genauso gut. Kaum haben wir uns in eine gemütliche Ecke zurückgezogen, springt doch eine reizende Dame über Tisch und Bänke und versucht dabei, eine Girlande an den Wänden zu befestigen. Schon kitzelt mir ihr Rocksaum in der Nase, und bevor

unsere Gläser in Gefahr geraten, frage ich doch lieber, ob wir helfen könnten. „That would be nice!“ und schon ist die Girlande fest. Für was das sei, fragte ich. Geburtstag? Die farbenfrohen Buchstaben und unverständlichen gälischen Worte ließen darauf schließen. „For my husband, 40th birthday“ antwortete sie. Ob er es denn wert sei, wollte ich noch wissen. „Yes, of course, he is the best husband in the world“, und ich könnte mich gerne überzeugen, heute Abend sei Big Party mit Live Music und „you are heartly welcome!“

Im proppenvollen „Jonny's Return“ herrscht schon großes Gedränge, als wir eintreffen. „Hi, the Germans are coming.“ Wir sind anscheinend angekündigt. Fremde Gesichter, und landfein wie wir uns gemacht haben, fallen wir auf. Bierglasvolle Hände schieben uns durch die Menge. Sheila heißt uns willkommen, stellt uns ihren „best husband“ Patrick vor, der sich beim Auf-die-Schulter-klopfen und Händeschütteln redlich bemüht, mir einige Kochen zu brechen. Derbe, herzliche Fischer eben, wie anscheinend alle hier. Din Joe von der Drei-Mann-Band „Pot Bellys“ (Bierbäuche) gibt einen Tusch, und auch er begrüßt uns, bevor er wieder zu seinem Killean Pipes (Dudelsack) greift und mit Edel, dem Mädchen an der Box (Knopfakkordeon) und John an der Bodhrán (irische Rahmentrommel) weiter Irish Folk, tolle Reels, Jigs und Polkas, aufspielt. Viel Bier wird getrunken und Whiskey. Und gegessen wird auch, homemade fingerfood, sandwiches und andere, teils gewöhnungsbedürftige Dinge aus den Küchen irischer Dorfbewohner. Um ein Uhr ist Schluss. „Time please! Last Order!“ ruft die Wirtin. Ein toller Abend. Auf dem Heimweg tanzen Mond und Sterne über dunklen Wassern

Früh am Morgen weckt uns Kindergelärme und herrlicher Sonnenschein. Trainer scheuchen Kinder zu den Booten, kasernenhofähnliche Kommandos sind zu hören. Jollen werden ins

Wasser gebracht. Schlauchboote machen Krach, ziehen enge Kreise und reiten dabei über die eigenen Heckwellen. Optis, zu langen Schleppzügen formiert, sind unterwegs flussabwärts in den Cork Harbour. Der Club mit dem irischen Coat Of Arms' – der Harfe – im Ständer macht viel Jugendarbeit und ist offensichtlich in der Regattaszene sehr erfolgreich, wie die vielen mit Pokalen übervollen bis zur Decke reichenden Glasschränke im Foyer des Clubhauses beweisen.

Wir wollen nach Cork, aber der Bus ist gerade weg. So haben wir Zeit, der kleinen Kirche von Crosshaven einen Besuch abzustatten. Hoffentlich ist sie geöffnet, so mitten in der Woche, denken wir noch, als wir den Vorplatz erreichen. Aber erstaunlich viele Menschen sind versammelt, Jung und Alt stehen in kleinen Gruppen herum. Hochzeit? Nein, da wäre sicher der ganze Ort hier. Todesfall? Nein, die Kleidung passt nicht, zu wenig Schwarz. Dann die Erklärung. Eine Taufe! Junge Eltern sind erschienen, ein Baby im Arm, vor lauter Taufkleid ist es kaum zu sehen. Der Pfarrer, ehrwürdig mit weißem Rochett und grüner Stola über der Soutane, tritt aus der Kirche, öffnet die Tür, und alle strömen hinein. Wir auch! Fremd fühle ich mich in dieser dunklen Kirche inmitten einer katholischen Gemeinde, mit ungewohnter Liturgie und schwerem Weihrauchduft. Ganz im Gegensatz zu Josef. Er kennt die Abläufe, brummelt alles mit und würde wohl auch mitsingen, wenn es nicht gälisch wäre. Josef ist gläubiger Christ und praktizierender Katholik, und ich bin gläubiger Christ und praktizierender Heide, so passen wir prima zusammen. Schnell hat Josef noch ein Kerze vor der Heiligen Jungfrau Maria angezündet und ein stilles Gebet gesprochen, und schon sitzen wir im Bus Eireann nach Cork.

Corcaigh, wie Cork auf Irisch-Gälisch heißt, ist eine frühe Wikingersiedlung, 846 auf drei mar-

schigen Inseln im Mündungsgebiet des River Lee gegründet, wie uns die wortgewaltige Tourguide(in) auf unserer Hop-On-Hop-Tour erklärt. Die drei Inseln sind inzwischen zusammengewachsen und bilden zwischen River Lee North Channel und South Channel die überschaubare Innenstadt. Das Wetter ist hochsommerlich warm, und bei herrlichem Sonnenschein und von der Tourist Information mit allem möglichen Paperwork ausgestattet, durchstreifen wir Corks City. Zwischen Grand Parade, South Mall, Oliver Plunkett- und Saint Patrick's Street tobt das touristische Leben. Cork ist hübsch, gemütlich. Wir schlendern durch die vielen engen Gassen, in denen sich Pubs und kleine Läden aneinander reihen, verlieren uns im The English Market, einer sehenswerten Markthalle (seit 1786), mit einem unglaublichen Angebot an Lebensmitteln, gehen zum Hafen, wo steinerne Lagerhäuser leblos von vergangenen Zeiten träumen, überqueren den River Lee über die St. Patrick's Bridge, lassen aber auch Sehenswürdigkeiten nicht aus, wie die beeindruckende City Hall, die St. Fin Barre's Cathedral, das ganz moderne Cork Opera House und die Holy Trinity Church.

Am nächsten Morgen sind wir schon früh wieder unterwegs nach Cork. Wir haben etwas für Segler sehr Ungewöhnliches geplant, einen Landausflug! An die Westküste, quer durchs Land soll es gehen, zu den Cliffs of Moher. Rechtzeitig sitzen wir, touristengerecht Foto vor der Brust, im Reisebus,

lassen die Landschaft an uns vorüberziehen und versuchen den Fahrer zu verstehen, der in einem sehr gewöhnungsbedürftigen Englisch von Land und Leuten, von der leidvollen Geschichte Irlands mit seinen Religions- und Freiheitskriegen oder von der heutigen, bitteren wirtschaftlichen Lage erzählt und dabei seinen Mitbürger empfiehlt in Zukunft bei „the German distributors ‚Äldi‘ oder ‚Lidl‘“ zu kaufen, die wären „much, much cheaper“.

Die Fahrt führt über Bunratty Castle, Limerick, den River Shannon, durch The Burren, eine sehr merkwürdige, baumlose Landschaft, die nur aus Kalksteinplatten besteht, zu den Cliffs of Moher. Die Aillte an Mhoihair, (Klippen der Ruine), wie sie auf Gälisch heißen, sind beeindruckend! Nahezu senkrecht stürzt die Steilküste in den Atlantik. Da wo wir sind, beim O'Brien's Tower, haben die Klippen eine Höhe von 214 m. Ich lege mich auf den Bauch, um über den Klippenrand zu schauen. Tief unten mir der Atlantik, spiegelglatt, glasgrün bis tintenblau. Kaum sichtbare Dünung rollt heran, donnert gegen schwarzbraune Felswände. Schaumbahnen überziehen das tintenblaue Wasser mit weißen Häkeldeckchen. Unzählige Vögel kreisen unter mir. Fern am glasigen Horizont, dunstig, Arran Island. Und dahinter der Atlantik, dann New York, nur ganz schwach zu erkennen. Die Rückfahrt wird lang, der Fahrer schiebt eine CD rein ‚Irish Mood‘, wunderbare Musik, zum Augenschließen.

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

Der Wind weht immer noch stramm aus SO – und was machen wir? Noch einen Tagesausflug, noch eine ‚Touristenattraktion‘, The Ring of Kerry. Wie hat man sie uns schmackhaft gemacht? „This trip includes 100 miles picturesque scenery, majestic mountains and winding coastline...“ Und das stimmt, die Strecke führt von Killarney auf einer sich wirklich ‚windenden‘ Straße rund um Halbinsel Iveragh/Kerry, immer an der wild zerklüfteten Küste entlang. Die Straße ist so schmal, dass Busse nur in eine Richtung, gegen den Uhrzeigersinn, fahren dürfen. Im Norden wird Inveragh von der Dingle Bay und im Süden vom Kenmare River umschlossen. Und im Westen? Tiefe Einschnitte, Fjorde, Buchten, Inseln; eigentlich ein schönes Segelrevier, wenn da nicht der Atlantik vor der Haustür wäre.

Es war ein lohnender Ausflug, und in Cork haben wir noch Zeit auf ein Guinness, bevor der Bus geht. Wir gehen in den nächst besten Pub, groß, gut besucht, aber nicht voll und erleben eine tolle Überraschung: Live Music! Vier Musiker mit Bagpipe, Tin Whistle, Drums und Dame am Keyboard, mit Gesang, bieten Irish Folk vom Feinsten. Und draußen kein Hinweis auf die Musik, kein Eintrittsgeld. Wir wären gern noch geblieben, aber irgendwann müssen wir los, schade. Der Bus fährt um 23:00 und ist der letzte!

Allmählich habe ich keine Lust mehr auf Crosshaven! Am nächsten Tag, es ist Montag der 29. Juni, hat der Wind etwas abgenommen, eine Wetteränderung kündigt sich an. Eine gute Gelegenheit, noch etwas weiter nach Süden zu segeln. Kinsale hat man uns sehr empfohlen. Noch im Owenboy River setzen wir Segel, einige Kreuzschläge mit ‚Auf-der-Backe-liegen‘ und schnell haben wir Cork Harbour hinter uns gelassen und können abfallen. Auf See empfängt uns eine hohe Dünung, mit Kurs SW, aber ein angenehmes Segeln. Einige Yachten

kommen entgegen, verschwinden regelmäßig in den Wellentälern. An Steuerbord, in Lee, schäumt die Brandung meterhoch an den nahen Felsen empor. Old Head of Kinsale liegt voraus, gut zu sehen ist der Leuchtturm auf der 75 m hohen, weit ins Meer vorspringenden Halbinsel. Am Preghane Point fallen wir ab und laufen vor dem Wind mit hoher Fahrt in die hakenförmige Bucht Kinsale Harbour ein. Von Steuerbord grüßen von hohen Ufern die Ruinen von Charles' Fort herüber, auf der anderen Seite die von James' Fort und voraus Kinsale, davor ein Mastenwald. Langsam tuckern wir an den Schlingeln entlang, suchen einen Liegeplatz. Päckchen neben Päckchen. Aber plötzlich werden wir angerufen „German yacht, come alongside!“ Engländer, Männercrew, sitzen im Cockpit ihrer Moody und trinken Gin Tonic. Schnell sind die Leinen fest, „come aboard“, und schon haben auch wir ein Glas in der Hand. 17,8 sm schön gesegelt und dann ein solcher Empfang, das hat was!

Am nächsten Tag ist das Tief da. Graue Wolken hängen regenschwer in der engen Bucht und über dem River Bandon. Sprühregen, keine Sicht. Wir bleiben! Gin Tonic trinken mit den lustigen Engländern ist ja auch ganz schön. Im Kinsale Yacht Club studiere ich die ausliegenden Wetterberichte oder sehe mir bei einem Glas Beamish Stout im Internet an, was DWD und Windfinder zu sagen haben, während heftige Böen Regenschauer gegen die Scheiben trommeln lassen. Übermorgen soll es besser werden. Auf SW drehender Wind, um die 20 kn, das könnte gut passen für die 160 sm über die Celtic Sea nach Landsend/Cornwall. Newlyn oder Penzance habe ich auf dem Zettel.

Wir machen uns noch einen gemütlichen Tag in Kinsale, bummeln bei trübem Wetter durch den kleinen Ort und lernen dabei noch einige andere Segler und einige Pubs kennen. Die Moody läuft

aus. Die Engländer wollen noch vor dem zu erwartenden Winddreher weiter südwärts kommen, um Cape Clear und Mizen Head herum, in die Bantry Bay. Abends klart es auf, der Wind wird beständiger. Tidebedingt will ich zwar erst am späten Vormittag auslaufen, trotzdem gehen wir zeitig in die Koje. „Josef, hast du auch dein Abendgebet gesprochen?“ „Ja, natürlich!“ „Und hast Du auch den Skipper und das Boot mit eingeschlossen?“ „Das tu ich doch immer, das weißt du doch!“ Ja, das weiß ich und irgendwie ist es auch beruhigend. Bald höre ich Josef tief und gleichmäßig atmen, und während ich noch auf den Schlaf warte, die vertrauten Geräusche höre, das Knarren der Leinen, das gurgelnde Wasser im Tidenstrom, gehen mir doch wieder die üblichen sorgenvollen Gedanken durch den Kopf. Wie wird die Fahrt, wie ist der Wind, die See. Die Celtic Sea, das ist schon der

Freitags in einem Seglerhaushalt

Freitag ist ein schöner Tag, da fängt das Wochenende an, und das dient ja bekanntlich der Erholung und ist auch ausgewiesene Familienzeit.

O.K., bei „Seglers“ ist es vielleicht etwas anders.

Morgens flitzt Frau etwas früher in die Firma und versucht die Arbeitsberge zügiger als sonst zu bewältigen. Dann geht es schnell zum Einkaufen, die Kinder kommen schließlich um 13.30 Uhr aus der Schule, und da muss alles fertig sein. Einkauf also von 13.00 bis 13.15 Uhr, Packen für zwei Erwachsene und drei Kinder von 13.15 bis 13.25 Uhr, die restlichen fünf Minuten werden zum Autostauen genutzt.

Die Kinder kommen pünktlich an, rafften in Windeseile Teddy, Walkman und was die kleinen

Atlantik! Aber da kommt auch noch etwas anderes in mir hoch. Andere Gedanken, ein anderes Gefühl. Ein Gefühl, welches ich schon kenne, was immer wieder kommt vorm Auslaufen. Ein beruhigendes Gefühl. Wer kann es besser ausdrücken als John Masefield?

I must go down to the seas again, for the call of the running tide

It's a wild call and a clear call that may not to be denied;

And all I ask is a windy day with the white clouds flying,

And the flung spray and the blown spume, and the sea-gulls crying.

Karsten Möller

Schätzchen sonst noch für das Wochenende benötigen zusammen. Frau scheucht Kinder ins Auto, schnallt sie schon mal an (man könnte auch von einer Fesselung sprechen), läuft zurück in den Flur, stellt die Segelschuhe ihres Skippers parat, legt den Bootsschlüssel in den linken Schuh, kontrolliert, ob alle Elektrogeräte und das Licht aus sind, springt ins Auto und startet es schon mal. Es ist 13.37 Uhr.

Der Skipper erscheint. Er stöhnt schon mal ein bisschen, dass es wohl gleich auf der Autobahn voll sein wird und ob vielleicht lieber die Gattin die zweistündige Autobahnfahrt übernehmen könnte, so nach der Arbeit und so...

Alles klar. Frau fährt los, bremst noch kurz bei einem bekannten Schnellrestaurant mit Auto-Schalter, damit wenigstens die erste halbe Stunde im Auto etwas Ruhe herrscht und die Kinder beschäftigt sind. Kaum sind die letzten Pommes

aufgegessen, kommt die unvermeidliche Frage: „Mamaaa, wie lange noch?“ „Eine halbe Stunde“ (Standardantwort von erfahrenen Müttern, alles was „halb“ ist, hört sich nicht so schlimm an, außer, wenn man etwas teilen soll). Die nächste unvermeidliche Frage folgt wenig später: „Mamaaa, wann sind wir daaa?“ „Gleich“ (auch eine Standardantwort). „Mamaaa, mir ist langweilig!“ „Dann guck in dein Buch.“ „Mamaaa, mir ist schlecht!“ „Dann guck aus dem Fenster.“ „Dann wird mir langweilig.“ Diese Art der Konversation ist eingeübt, und jeder weiß genau, was er wann sagen muss. Das macht sicher und ist zuverlässig. Der Skipper ist über dieser kurzweiligen Unterhaltung schon mal eingeschlafen. Er braucht ja seine Kraft.

Am Boot angekommen werden die etwa 15 Taschen und Boxen auf das Boot gepackt, die Kinder verschwinden im nahen Wald mit „Gebirge“. Mann reicht alles nach unten, kümmert sich um die Stromversorgung und freut sich, dass alles so schön ist. Frau verstaut alles in den Kammern, in der Kühlbox und in die anderen Schapps, damit Skipper und Kinder alles am gewohnten Platz finden. Die Polster werden gerichtet, und dann ist Zeit für ein kühles Getränk für den Skipper und „sien Fru“.

Allmählich dämmt es, der Skipper macht sich bereit, sich in seiner Koje zu betten, und Frau hält Ausschau nach den Kindern. Die kommen dann auch und sind total glücklich, weil es im „Gebirge“ sooo cool war. Mama sieht es an der schwarzen Erde, die alle drei Kinder von oben bis unten überzieht, Schuhe inklusive. Es folgt ausziehen am Steg (Wäsche und Schuhberg bleiben mal kurz liegen), Pyjama an, in die Koje kuscheln, singen, vorlesen und viele Küsschen verteilen. Mann schläft schon tief und fest. Frau sucht Münzen für die Waschmaschine und geht mit dem Wäscheberg

zu derselben. Während die Wäsche wäscht, werden die Schuhe gespült und noch kurz die Heizung angestellt, damit die Schuhe am nächsten Morgen wieder trocken sind. Danach ist die Waschmaschine fertig, und alles kann in den Trockner. Um den mitgebrachten Krimi zu lesen, ist Frau zu müde, also guckt sie „Trockner-Fernsehen“. Etwa eine Stunde später ist die Wäsche zusammengelegt und kann sauber an Bord getragen werden. Mama legt sie noch in die Kammern der Kinder, damit es morgens kein großes Gesuche gibt. Die Familie will ja schließlich in Ruhe frühstücken.

Es ist Mitternacht, und ein ganz normaler Segler-Freitag geht zu Ende. Gute Nacht.

Klecksine

Der Schirm im Schlick

Solche Jungen braucht das Land!

Es war schon Spätsommer dieses Jahres, ein sonniger Nachmittag im Hafen Borsfleth. Es wehte schwach aus Ost, nur gelegentlich mit ein paar leichten Böen. Unser Sonnenschirm in den SVAOe-Farben ist im Einsatz an Steuerbord. Als die Sonne sinkt, nehme ich den Schirm aus der Halterung, um ihn etwas tiefer an Deck zu stellen. Ingrid und ich sehen in die Runde, beobachten An- und Ablegemanöver, damit man was zum Lachen oder Kritisieren hat.

Plötzlich kommt eine etwas stärkere Bö. Der Schirm steigt auf wie ein Drachen, landet mit dem Griff im Hafen und entschwindet mit zunehmender Fahrt westwärts in Richtung Schlick. Uns beschleicht Entsetzen, als wir sehen, wie die SVAOe-Farben nun darin zu versinken drohen. „Da gehe ich nicht rein“, stelle ich für mich im Stillen klar. „Ein Dinghi



Die Rettung des Sonnenschirms Foto: Roland Gnass

oder Schlauchboot müsste her“, denke ich, ist aber nicht in Sicht. Was tun? Bei den im Niedrigwasser frei stehenden Pricken sehe ich große Spuren im Schlick. Enten oder Gänse können das nicht gewesen sein. Da tollten doch eben noch zwei Jungs im Schlick. Wo sind sie jetzt? Ich laufe den Steg entlang und sehe, wie sie sich gerade unter dem Wasserschlauch den Schlick vom Körper abspülen wollen. Ich frage die mit dem Handtuch daneben stehende Mutter, ob einer wohl den Schirm bergen könne. Die sagt sofort: „Der macht das, der macht alles“ und zeigt auf den größeren. Der 9–11-Jährige sagt zunächst nichts geht aber wortlos mit uns zur „Kallisto“ zurück und – nach einem kurzen Blick zu dem inzwischen weit im Schlick stehenden Schirm – köpft er ins Wasser und ist nach wenigen Zügen bei dem Havaristen. Beherzt stapft er durch den knietiefen Schlick, packt den Ausreißer und schwimmt damit zum Boot zurück.

Schirm aus See- oder Schlicknot geborgen und wieder an Bord! Bei uns herrscht große Freude. Ich gebe dem Jungen 10 Euro Bergelohn, seine Augen strahlen. Um sich abzuspuhlen und zu trocknen steckt er den Schein mit den Worten „Mutti halt

mal“ in – den Ausschnitt. Er war wohl doch schon etwas älter. Wir bedanken uns bei beiden.

Fazit: „Solche Jungs braucht das Land“.

Roland und Ingrid Gnass



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 20 72 + 39 35 88
www.buecher-christiansen.de

Bücher für den Spätsommer und Herbst

Gekapert von Piraten

Es ist leider schon seit langem nicht mehr ungewöhnlich, dass Frachtschiffe von Piraten gekapert, entführt und mit ihren Mannschaften erst nach Zahlung eines hohen Lösegeldes freigelassen werden. Dass aber ein Schiff 121 Tage lang in der Hand der Piraten bleibt, dass die Reederei beharrlich schweigt und dass vier Monate lang um das Lösegeld gefeilscht wird, ist schon etwas Besonderes. Insofern hat die „Hansa Stavanger“ der Hamburger Reederei Leonhardt & Blumberg Geschichte gemacht. Moderne Piratengeschichte. Es ist auch eine menschliche Tragödie. In der trostlosen Situation geht die Angst um. Das Schiff verkommt, Plünderungen, Vandalismus, Schikanen. Die Menschen halten durch, sie hoffen, verzweifeln nicht. Der Kapitän, nach der Freilassung von der Reederei gekündigt, erzählt hautnah, in dramatischen Dialogen mit schockierenden Fotos, wie es war. Ein unglaublich spannendes Zeugnis über ein inzwischen fast tägliches Thema – moderne Piraterie.

Krzysztof K. Kotiuk, „Frohe Ostern HANSE STAVANGER“ – 121 Tage in der Hand von Piraten, 224 Seiten, ca. 40 Farbfotos, Delius Klasing Verlag, Bielefeld (ISBN 978-3-7688-3129-1) € 19,90.

Zu verkaufen

Der erfolgreiche ATHENA 34 10,60x2,88x1,70m, 4,1t, Segelfläche 64,60m², Baujahr 1981, neues Rigg, neue Segel, Osmoseschutz neu, große Winschen, regattaklar. Die sportliche Yacht bietet unter Deck mit sauberem Teakausbau Platz wie ein Tourenschiff, neue Polster. VB € 42.000,-. Dr. Tönnies Hagelstein, Akazienweg 5, 22587 Hamburg, Tel.: 86 81 94.

Historische Erzählungen über Piraterie

Handelt das oben vorgestellte Buch von modernen Piraten, so richtet das hier empfohlene Buch den Blick weiter zurück. Denn wie wohl jeder weiß: Piraterie ist ein altes Handwerk. Solange es Seefahrt, solange gibt es auch den Seeraub, gibt es Räuberzünfte, die als Schrecken der Meere mehr gefürchtet waren als Stürme und Windstillen. Es war ein blutiges Handwerk, gab es doch bei den Überfällen selten Überlebende, und es ist von daher eigentlich unverständlich, dass es in Segler- und Küstenkreisen immer noch verherrlicht und gefeiert wird. Auch die Literatur hat sich mit diesem Aspekt der Seefahrtsgeschichte immer wieder beschäftigt. Wenn auch die historische Wahrheit dabei gelegentlich auf der Strecke blieb, so werden doch die Erzählungen gern gelesen. Die beiden Herausgeber haben eine Anzahl von ihnen, verfasst von sehr unterschiedlichen Autoren, zu einer lesenswerten wie informativen Lektüre zusammengestellt, die durch ein ausführliches Literaturverzeichnis ergänzt wird.

Heiner Boehncke/Hans Sarkowicz, Störbecker und Konsorten – Piraten in Nord- und Ostsee, 244 Seiten, 45 z. T. farbige Abbildungen, Delius Klasing Verlag, Bielefeld (ISBN 978-3-7688-3130-7) € 19,90.

Lesenswichtiges zum Klimawandel

Man muss nicht erst in polare Gewässer segeln, um die Folgen des Klimawandels zu sehen. Dem Autor jedenfalls haben seine Reisen dorthin, insbesondere der schockierende Rückgang des arktischen Eises, die Augen für die Problematik geöffnet. Von diesem seefahrenden Autor und Seefahrer liest man meistens über die (noch) kalten Regionen dieser Welt. Nach der gescheiterten Klimakonferenz meldet sich der Forscher, als der er sich auch versteht, mit einem ebenso Aufsehen erregenden wie notwendigen Buch über eines der wichtigsten Zukunftsprobleme unserer

Welt zu Wort. Leidenschaftlich eingeleitet, stellt er als Herausgeber und mit Beiträgen bedeutender Klimaforscher die komplizierten Zusammenhänge, das wichtigste Wissen und Zukunftsentwicklungen mit fundierten Argumenten in leicht fasslicher und unterhaltender Sprache dar. Gerade Wassersportler merken als Erste, dass sich etwas verändert. Sie sollten sich auch mit dem „Warum“ befassen.

Arved Fuchs (Hrsg. u. and), Blickpunkt Klimawandel – Gefahren und Chancen, 224 Seiten, 80 Farbfotos, 10 Grafiken, Delius Klasing Verlag, Bielefeld (ISBN 978-3-7688-3131-4) € 19,90.

Haben Segler Humor?

Die Frage muss man wohl bejahen, obwohl Spott und Schadenfreude in den Episoden aus dem

Seglerleben dieses britischen Erfolgsautors und Karikaturisten (und im eigenen Seglerleben) nahebei liegen. Diesmal sind es nicht nur seine – teilweise schon bekannten – Cartoons, sondern kurze halbbernte und selbstkritische Erzählungen aus dem Seglerleben des nun 85-jährigen, der 23 Yachten und Boote besessen hat. Hintergründig zeigen sie wieder einmal die typische Lebensweise und das oft sonderbare Verhalten von Seglern. Beim Lesen ertappt man sich oft bei der Erinnerung an ähnliche selbst erlebte Vorfälle. Gerade das macht Peytons Büchlein so lesenswert und beliebt bei uns.

Mike Peyton, Warum machen wir das bloß? 120 Seiten, 46 Illustrationen, Delius Klasing Verlag, Bielefeld (ISBN 978-3-7688-2530-6) € 12,90



Unter Deck Seekarten studieren? Klar, wichtig.

Bei DER Sonne greife ich noch lieber auf die elektronische Version zurück.

Fugawi Global Navigator™
Diese leistungsfähige PC-Software ist ideal für Ihre Routenplanung, GPS Programmierung und für Ihre Echtzeitnavigation an Land, auf See oder in der Luft.

Delius Klasing Sportbootkarten
Die Delius Sportbootkarten liefern alles in einem Satz (Begleitheft, Hafenplan und Detailkarten).

AM BESTEN VOLL AUSGERÜSTET:
Seekarten, elektronische Navigation und eine große Auswahl an Zubehör bei:

HanseNautic
BADE & HORNIG · ECKARDT & MESSTORFF

Bitte noch ein Guinness...

Die „Gunvør XL“ ist zur Zeit auf ihrer Jungfernfahrt um Großbritannien. Mitte Juli sind wir in Dublin angekommen nach einer schnellen Überfahrt der Nordsee (475 sm in 55 Stunden). Nicht schlecht, nochmals einen besonderen Dank an Thomas Lyssewski. Wir hatten dann eine sehr viel ruhigeren Passage des Kaledonischen Kanals. In der Hauptstadt Irland ist dann Crew-Wechsel. Meine Frau Sheila und ich gehen von Bord, und einige unserer jungen Segler des SVAOe übernehmen das Schiff, um es nach Hause zu bringen. Die Crew der nächsten Wochen sind Skipper Daniel Rüter mit Vater Michael (ist vielleicht nicht wirklich einer unserer jungen Segler), Schwester Susanne und Freundin Telse. Die Muskelkraft wird gut beigesteuert durch Jonas Lyssewski, Fabian Damm, Jannik Dühren und Jan Witt.



Die Sieger-Crew

Foto: Karsten Witt

Jubiläum und feiert dies tagsüber mit einer Regatta und abends mit einem Fest im Klubhaus. Wie immer ist es nicht schwierig, vier gute Segler bei einer Regatta unterzubringen. Eine nett aussehende First 33.7 nimmt alle an Bord, und wir sehen die nunmehr sieben an Bord den Liffey hinunter auf die Dublin Bay hinausfahren.

Einige Stunden später, ganz ehrlich, wir hatten die Jungen nicht wirklich vermisst, kommen Sie wieder. „Wie war's?“ wird wortkarg mit „Oh, ganz gut“ beantwortet, gefolgt von einem „Gibt's was zu Essen?“. Ein paar zusätzliche Sätze können noch aus den Vieren herausgelockt werden, dann fängt das große Mampfen an. Zwei Packungen Kekse sind anscheinend nicht genug für vier junge Segler nach über fünf Stunden Regattasegeln.

Am Abend dann die Preisverteilung. Der Skipper der First ist völlig außer Rand und Band. Zum ersten Mal in seinem Leben hat er eine Regatta gewonnen. Nach einigen Guinness, die der Skipper ohne Unterbrechung unseren jungen Helden angedeihen lässt, kommt dann der Rest der Geschichte heraus. Die vier haben mehr oder



Stander-Tausch in Dublin

Foto: Karsten Witt

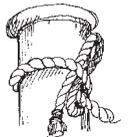
Damit die vier jungen Wilden nicht während der Übergabe und des Proviantierens stören, ist Bedarf nach einem Alternativprogramm. Zum Glück hat der sehr nette Yacht Klub Poolbeg YC, der direkt im Zentrum Dublins liegt, an diesem Tag 40-jähriges

weniger das Kommando über das Boot und die im Durchschnitt ca. 50-jährige Besatzung übernommen. Man hat dem Skipper zwar großzügig die Pinne überlassen („hat schon in den Fingern gejackt, die Pinne zu übernehmen“), aber danach gab es nur noch deutsches SVAOe-Segelkönnen. Ein perfekt gemanagter Null-Start, so der Skipper, wurde gefolgt von einem perfekten Manöver nach dem anderen. Die Taktik wurde auf Deutsch festgelegt und dann (meistens) von Ian auf Englisch den Eigentümern mitgeteilt. Alle Konkurrenten, denen man seit Jahren hinterher gesegelt ist, werden im Kielwasser gelassen, nur ein paar sehr viel größere Yachten gelang es, die First vor dem Ziel zu überholen. Selten habe ich so einen stolzen Skipper gesehen. Dass die anderen Segler ihm vorwerfen, es wäre unfair, Profis aus Deutschland einzufliegen, beantwortet er, indem er noch eine weitere Runde Guinness an die Jungs ausgibt.

Nach der Preisverteilung haben wir uns für die wirklich besonders nette und zuvorkommende Art, mit der wir im Poolbeg Yacht Club aufgenommen wurden, bedankt. Ein schönes Banner fürs Klubhaus bekamen wir zurück und natürlich noch mehr Freibier.

Später am Abend, man merkt, dass in Irland die Pille weniger und große Familien häufiger vorkommen als bei uns in Deutschland, sprachen einige Frauen Sheila darauf an, dass ihre vier Söhne ja nicht nur gut segeln können, sondern auch richtig toll aussehen. Sheila hatte nicht das Herz, sie dieser Illusion zu berauben. Oder war sie auch mehr als nur ein bisschen stolz auf ihre und unsere Jungs aus der SVAOe?

Karsten Witt



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 guter Letzt

Muss man in die „Muckibude“?

Ja, gilt für den Teil der Crew, der den Winter ausschließlich auf dem Sofa verbringt, höchstens Computermaus oder Fernbedienung bewegt und an keiner Wintertrainingsveranstaltung, z.B. Skifahren, Tanzen und Boßeln, teilnimmt. Wenn nun ausgerechnet dieser Teil auch noch für die Kurbelei an Bord zuständig ist, lässt sich die „Muckibude“*) kaum umgehen.

Nun gibt es aber noch die „Anderen“. Diese „Anderen“ müssen Segel und Ausrüstung von Bord, an Bord, zum Segelmacher, aus dem Keller, in den Keller und sonstwohin schleppen. Sie müssen in den Mast, Leute da hoch ziehen

und Deck schrubben. Vor allen Dingen müssen auch Nahrungsmittel und Getränke immer wieder transportiert werden. Zugegeben, im Herbst sind die Teile der Crew besser trainiert, und diese Kräfte verlieren sich im Winter ein wenig. Allerdings sind sie im Frühjahr recht zügig wieder da, wenn auch mit Muskelkater und ein paar Tagen Gestöhn verbunden. Für diese Crew-Mitglieder reichen eigentlich leichtes Stretching, der gelegentliche Aufenthalt in einem Whirlpool und ein paar angenehme Rückenmassagen.

„Muckibude“? Ganz klar „Jain“!

*) Seglerausdruck für Fitnesszentrum

Rosi

Wichtiger Hinweis: Sommergrillen in Borsfleth

Irrtümlich haben wir auf unserer Homepage veröffentlicht, dass das Sommergrillen in Borsfleth nicht stattfindet.

**Diese Veranstaltung findet am 21. August statt!
Der Hafenmeister ist informiert
und freut sich auf unseren Besuch.
Wir bitten, das Versehen zu entschuldigen.**

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

Beckerbillett · Hamburg
Eintrittskartendruck und Kassensysteme

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