

6 / 2011

**SVAO**e

November / Dezember

# Nachrichten



Maritimer Nikolaus, Aquarell von Christel Hudemann



It's not a trick –  
***it's a system***

Ob Ersatzteilservice oder Lieferkonzepte für OEM: Mit unserem weltweit wachsenden Netz an Niederlassungen sind wir als Systempartner für Hydraulik stets in Ihrer Nähe, z.B. in Hamburg:  
Billbrook Tel. +49 - 40 - 7 32 83 33  
Stellingen Tel. +49 - 40 - 5 40 20 28  
Wilhelmsburg Tel. +49 - 40 - 7 52 42 70



**HANSA FLEX**

[www.hansa-flex.com](http://www.hansa-flex.com) · [info@hansa-flex.com](mailto:info@hansa-flex.com)



**Wir wünschen allen Mitgliedern und ihren Familien  
sowie unseren Freunden und Lesern ein geruhsames  
Weihnachtsfest und für das neue Jahr Gesundheit  
und einen guten Kurs zu Wasser und zu Land**

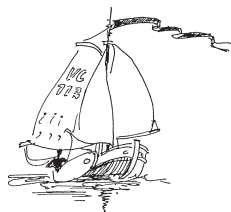


**Weihnachten im Hafen**

Heidi Barthodie fotografierte den Tannenbaum an  
Bord der „Rickmer Rickmers“ im Hamburger Hafen

## In dieser Ausgabe

Editorial – Elektronische Navigation?	2
Kontrollsucht auf dem Wasser	6
Unzulässige Einblicke	8
Todesanzeige J. C. Giese	9
Neuaufnahmen	10
Geburtstagsgrüße	10
Pagensandregatta	10
Tee mit Kluntjes	11
Herbsttour der Jugendabteilung	14
Regattasieg vor Mallorca	18
Gelungenes Absegeln	19
Fahrtenpreise 2011	21
Nautische Nachrichten	22
Aus dem DSV	22
Dies und das	23
Eckernförde	24
Für unseren Segelsport aktiv	26
Weihnachten ist immer so plötzlich	27
SVAOeer und ihre Schiffsnamen	28
Zu unserem Umschlagbild	29
Besonderes zu Weihnachten	29



## Nützliche Technik?

### Fragwürdige Technik?

#### **Elektronische Navigation, und welche Gedanken man dabei haben kann**

Die Mitgliederversammlung im Oktober hatte im „Beiprogramm“ eine Darstellung dessen, was man mit elektronischer Navigation – genauer gesagt mit der elektronischen Seekarte – so alles machen kann. Herr Tänzler, HanseNautic



hat, wie berichtet wurde, mit großer Kenntnis darüber referiert. Der Verfasser dieser Zeilen konnte leider nicht dabei sein. Aber zufällig traf das Thema gerade seine Gedankengänge. Kurz darauf gab es weitere

Informationen, zunächst in einem Vortrag auf einer DSV-Veranstaltung auf der Hanseboot und dann – abermals in unserem Clubhaus – von einem kompetenten Team der Firma Nautische Veröffentlichungen. Nach einem solchen Zusammentreffen der Ereignisse will der Verfasser seine Gedanken nun doch herauslassen. Nicht als Kommentar zu dem jeweils Vorgetragenen, aber als begleitende eigenständige Meinung.

Elektronik, Computer und Internet sind nun mal Themen, an denen heute keiner, auch kein Segler, vorbeikommt. Die elektronischen Mess- und Anzeigeräte für Wind, Fahrt durchs Wasser und Tiefe sind das eine. Seit Jahrzehnten eingeführt und immer verbessert, will sie keiner mehr missen. Ebenso geht es mit der satellitengestützten Navigation. Auch das Radar gehört für viele dazu. Jüngerer Entwicklungsstandes sind die elektronische Seekarte, erweitert durch ein nautisches (manchmal sogar kulinarisches) Informa-

tionssystem und AIS, im Idealfall noch überlagert mit dem Radarbild. Noch weiter gehen spezielle Performance-Programme für Regattasegler, in denen das aktuelle Windfeld, der Gezeitenstrom und das Geschwindigkeitsspektrum der Yacht zu einem optimalen Kursvorschlag genutzt werden. Alles dient der Präzision, der Sicherheit, der Schnelligkeit und der Leichtigkeit der Seefahrt.

Der Leichtigkeit? Hier stützt der alte Fahrensmann. Seefahrt, auch die nichtgewerbliche, war noch nie leicht, und zwar weder körperlich noch hinsichtlich der Ortsbestimmung. Sie bedurfte guter Verfassung, scharfer Sinne, schneller Auffassung, technischer Geschicklichkeit, langen Lernens und vieler Erfahrung. Das soll, zumindest bezogen auf die Navigation, nun nicht mehr gelten? Soll jeder, der gerade mal einige Grundkenntnisse durch Beantwortung von Fragen aus einem Katalog nachgewiesen und einen über Bord geworfenen Gegenstand wieder

aufgefischt hat, ein Boot von beträchtlichem Wert und mit Besatzung führen, weil ja alles so leicht geworden ist? Weil die Navigation von einem Bildschirm per Tastendruck am Ruderstand abgerufen werden kann?

Bevor wir diese Frage beantworten, schweifen wir erstmal ab. Der Verfasser hat schon mehrfach darauf hingewiesen, wie wertvoll es ist, die Berichte des Bundesamtes für Seeunfalluntersuchung ([www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de)) zu lesen. Im Bericht 174/10 wird geschildert, wie es zur Strandung des Frachtschiffs „Beluga Revolution“ in der Südsee kam. Das Schiff war von Noumea/Neu Kaledonien nach Pohang/Südkorea bestimmt. Bei der Reiseplanung (nach SOLAS Kap. V, Regel 34, übrigens auch weitgehend für Sportboote gültig) hatte der Navigationsoffizier die Wegepunkte der Route nach elektronischer Seekarte festgelegt. Alle drei Wachoffiziere und der Kapitän merkten zu keinem Zeitpunkt, dass

**Unser Boot die „OURAGAN“ kennen Sie vielleicht, aber kennen Sie auch unser Geschäft in der Neanderstraße beim Michel in der Töpferstiftung?  
Seit 1975 haben wir regelmäßig hier Anzeigen in den SVAOe-Mitteilungen!!**

Bei einem Blick in unser Schaufenster schlägt das Herz eines jeden Hobby-Fotografen höher! Viele Gelegenheiten, alles was Rang und Namen hat ist hier zu finden, ob Analog oder Digital. Dann unser Spezialgebiet; Ferngläser in allen Preislagen und für alle Gelegenheiten und für jeden Geldbeutel. Bald ist Weihnachten, vielleicht möchten Sie sich selbst oder einem wichtigen Menschen ein Geschenk machen (z.B. ein Dankeschön, das Ihre Frau einen so ungemütlichen Segelsommer hatte) eine wasserdichte Digitalkamera für dramatische Aufnahmen beim Segeln, auch um Enkelkinder zu fotografieren, oder ein schönes Taschen-Fernglas für das Theater, die Reisen oder für das Museum und Naturbeobachtungen. Auch der Kapitän braucht irgendwann ein neues Fernglas, denn die Augen Seemann, werden nicht besser, aber immer besser werden unsere Ferngläser. Wenn Sie uns nicht in unserem Geschäft beim Michel besuchen können, besuchen Sie uns im Internet unter [www.foto-wannack.de](http://www.foto-wannack.de). Gerne senden wir Ihnen auch kostenlos unsere kleine Broschüre „die Merkmale guter Ferngläser“ und Unterlagen über Neuheiten.

**Schöne Weihnachten und ein gesundes, erfolgreiches Neues Jahr 2012 und immer den Wind aus der richtigen Richtung wünscht Ihnen Ihr Segelkamerad Peter Wannack.**



**FOTO-WANNACK**  
**FERNGLÄSER · SPEKTIVE · DIGITALTECHNIK**  
 Seit 1931 · Nähe Hafencity und Hamburger Michel  
 Montag bis Freitag von 9.00 bis 18.00 Uhr

Neanderstraße 27 · 20459 Hamburg · Telefon 040 / 34 01 82 · Fax 040 / 35 31 06 · [d.wannack@hamburg.de](mailto:d.wannack@hamburg.de)

der Kartenkurs von Wegepunkt 8 zu Wegepunkt 9 (eine Distanz von 2300 sm) nahezu über die kleine Insel Tench Island verlief. Hier geschah dann, wie programmiert, das Unglück.

Die Einzelheiten kann man nachlesen. Sie sind vielfältiger und komplizierter als hier darstellbar, aber für unsere Gedanken auch nicht so wichtig. Wichtig dagegen ist, dass die berufliche Seefahrt und zunehmend auch die nichtberufliche vollkommen von der Technik beherrscht wird. Man sollte noch unmissverständlicher sagen: Seefahrt ist Technik. In der Berufsschiffahrt sollen Managementsysteme das Zusammenwirken und die richtige Anwendung der einzelnen Komponenten sicherstellen. Wer weiß, wann das auch auf uns Sportbootleute zukommt. Man hört gelegentlich, dass der Mensch das schwächste Glied in technischen Systemen ist. Das könnte schon stimmen. Am besten, er wird einfach daraus entfernt. Aber wohin kommen wir, wenn wir uns, weil es uns so leicht gemacht wird, der Technik, d.h. letztlich den paar Spezialisten, die die Software erstellen, vollständig unterwerfen? Mit Sicherheit verlieren wir die Übersicht über die Zusammenhänge. Wir sehen nur noch Ausschnitte.

Schweifen wir noch ein bisschen weiter. Über das Internet ist heute fast jede beliebige Information per Fingerbewegung in Sekundenschnelle zu erhalten und das nicht nur zu Hause am verkabelten Arbeitsplatz, sondern überall, selbst auf hoher See über Satellit. Wissens Elemente (aber eben nur Elemente) stehen zu jedem beliebigen Thema zur Verfügung. Wissen wird nicht erarbeitet, sondern abgerufen und in Bruchstücken zusammengefügt. Die Bedienoberflächen sind inzwischen so „intuitiv“, wie es genannt wird, dass man sogar Analphabet sein könnte. Ein Icon wird wichtiger als ein Text. (Die Chinesen sind uns da mit ihren Schriftzeichen weit voraus, aber vielleicht sind sie auch nur zurück.)

Zusammenhänge zu verstehen, die Übersicht zu behalten, ist nicht mehr erforderlich. Schüler stellen sich ihre Hausarbeiten oder Referate aus passenden Bruchstücken, die ihnen Google oder Wikipedia findet, so geschickt zusammen, dass die Eltern, so sie das Elaborat lesen würden, vor Ehrfurcht über die Intelligenz ihrer Kinder erstarren würden. Lehrer wissen das hoffentlich zu beurteilen. Es gibt Studenten, die noch nie in ihrer Uni-Bibliothek waren. Doktoranden, selbst wenn sie einen Adelstitel tragen oder politisch in der Öffentlichkeit stehen, nutzen die Leichtigkeit der schnell erreichbaren Arbeitsergebnisse anderer. Die Quellen zu benennen, geht dabei ebenso leicht unter. Die Leistungsfähigkeit der Wissenschaft, gemessen in bedruckten Seiten pro Zeit, ist enorm gesteigert worden, das wissenschaftliche Ergebnis dagegen ist schwerer zu beurteilen.

Kehren wir nun zum Ausgang, zur elektronischen Navigation, zurück. Sie macht uns also vieles leichter. Natürlich ist das zu begrüßen, denn stets mit großer Genauigkeit zu wissen, wo man steht, wie man versetzt wird, wie das Wetter wird, wo Gefahren drohen, wie der sichere Weg weitergeht, kann gar nicht hoch genug eingeschätzt werden. Für Regattasegler kommen noch viel mehr Vorteile der schnellen und leichten Informationsverarbeitung hinzu. Da werden optimale Schläge und Routen ermittelt, da wird die momentane Performance des Bootes dem theoretischen Maximum gegenüber gestellt. Alles wunderbar. Man kann sich überschlagen vor Technikbegeisterung und fragt sich, warum man früher mit soviel „Ballast“ und Theorie geplagt wurde. Ein Führerscheinkurs sollte doch eigentlich an einem Wochenende abgehakt werden können (wird er aber nicht, zumindest bei uns nicht).

Und doch passieren Dinge, die man bei aller Leichtigkeit nicht glauben mag. „Expedition“, ein Spitzenprodukt an Regattasoftware, kann auch nur verarbeiten, was ihm durch weitere Programme erarbeitete Wetter-, Strom- und Bootsperformancedaten eingeben, und da gibt es schon die eine oder andere Fehlerquelle. Wenn gar ein paar Satelliten ausfallen, ist die Not manchmal groß. Der Verfasser hat einmal auf Höhe Außenelbe mitbekommen, wie bei Auftreten einiger Nebelfetzen plötzlich eine aufgeregte Stimme auf Kanal 16 (auch das noch!) fragte, wo man denn ankern könne, denn man sehe nichts mehr. Immerhin, an Ankern hat der Anrufer schon gedacht. Bekannt ist auch jene Geschichte, als ein verzweifelter Schipper auf UKW um Hilfe rief, da sein GPS ausgefallen sei und er nicht wüsste, wo er sich befinde.

Aber es muss gar nicht um Geräte- oder Systemausfall gehen. Was an der Bedienoberfläche so lächerlich leicht aussieht, hat darunter höchst komplizierte Programme verborgen. Für alle gängigen Vorkommnisse sind sie ausgereift und bewährt. Und um für alle möglichen Einsatzfälle nutzbar zu sein, sind unzählige Parameter für jeden Einzelfall einzustellen. Aber wer sagt einem, ob das System im Einzelfall nicht spinnt, weil nur eine einzige „Stellschraube“ falsch gesetzt ist. Wir liefen einmal nachts in Aberdeen ein und wurden von der Verkehrszentrale dieses reinen Berufsschiffhafens in ein bestimmtes Hafenbecken gewiesen. Unser junger Navigator meldete während des Festmachens vom Kartentisch, dass wir im falschen Hafenbecken seien. Das AIS-Display zeigte uns gute 100 Meter entfernt an einer anderen Kaimauer. Was war geschehen? Irgend jemand hatte das Kartendatum, also das Vermessungs-Bezugssystem des GPS-Geräts, auf „Nordamerika 27“ verstellt, während „WGS 84“ richtig war. Auf See fällt das keinem auf,

aber wenn es eng wird, kann die Sicherheit des Schiffes davon abhängen.

Wahrscheinlich entstehen eines Tages automatische Fehlererkennungssysteme, die den Menschen von Routineüberprüfungen, vielleicht sogar von Managementsystemen freihalten sollen. Wieder ein technischer Fortschritt, wieder ein Risiko weniger, und trotzdem werden nicht alle Risiken ausgeschlossen sein.

Die Mehrheit der Freizeitskipper wird nicht jede technische Entwicklungsstufe mitmachen wollen und auch nicht bezahlen können. Ihnen bleibt, was schon immer seemännische Tugend war: mit wachen Sinnen alles beobachten und mit dem eigenen Wissen und dem Erfahrungsschatz abgleichen. Auch das ist nicht fehlerfrei. Aber es ist mindestens eine Plausibilitätskontrolle. Und die kann nur machen, wer die Zusammenhänge kennt und die Übersicht hat. Und die hat nur, wer mehr kann, als die Oberfläche bedienen.

Die Leichtigkeit, einerseits zu begrüßen, andererseits eine verhängnisvolle Verlockung, kann nicht alles sein. Das ist der Grund, warum wir in unseren Führerscheinkursen mehr unterrichten, als vielleicht nötig wäre, und warum der zu lernende Stoff so umfangreich ist. Und warum man nicht gleich nach Erwerb eines Führerscheins mit voller Verantwortung für Schiff und Mannschaft lossegeln sollte. Und warum die Bootsführerscheine nach Schwierigkeit und Größe des Reviers gestaffelt sind. Der DSV verfolgt diese Linie gegen vielerlei Vereinfachungsbestrebungen und hat unsere Unterstützung.

Übrigens, zu diesen Gedanken wurde ich nicht durch das Thema der Oktober-Mitgliederversammlung angeregt, sondern durch einen Essay im Deutschlandfunk (in dem die elektronische Navigation gar nicht vorkommt),

und den unter [www.dradio.de/dlf/sendungen/essayunddiskurs/1573693/](http://www.dradio.de/dlf/sendungen/essayunddiskurs/1573693/) nachlesen kann, wer philosophische Neigungen hat. Man soll ja die Quellen nennen.

Götz-Anders Nietsch

## Was machen die bloß im Winter?

### Über deutsche Kontrollsucht auf dem Wasser

Sommerzeit – Ferienzeit – Segelzeit, aber nicht nur. Es ist auch Kontrollzeit für unsere Staatsorgane.

Die beginnt gleich nach dem Verlassen der Untertelbe. Da tuckert man, um den unerfreulichen Zuständen in Brunsbüttel zu entgehen, nachdem sich das Sperrwerk und die folgenden Brücken mit oder ohne Anruf prompt geöffnet hatten, gemütlich die Idyllische Eider aufwärts. Es herrscht wenig Verkehr, genau genommen gar keiner.

Die Schleuse Friedrichstadt hat schon Feierabend, als wir in der Zufahrt festmachen. Minuten später steht ein Zollbeamter neben dem Schiff und fragt nach dem Woher und Wohin. Dazu musste er über einen Drahtzaun klettern, wozu sich sein Kollege nicht traut und auf der anderen Zaunseite der Amtshandlung zusieht.

„Sie dürfen hier eigentlich nicht liegen“ stellt er fest. Ich frage: „Woher wissen Sie denn von uns?“ „Wir haben Ihren Anruf beim Sperrwerk auf UKW mitgehört. Da wir annehmen, dass Sie von Helgoland kommen, haben wir den Weg ihres Bootes mit dem Auto verfolgt, um zu sehen wo Sie festmachen.“ Einigermaßen überrascht erkläre ich: „Wir kommen aus Büsum, was anhand des Logbuches dargelegt werden

kann.“ Das wollte er aber gar nicht sehen. Nach den Worten: „Mir genügt das. Ich muss nur die Kontrolle des Bootes in mein Buch eintragen“ verschwand er auf dem wohl schon öfter benutzten Weg über den Zaun.

Am nächsten Tag, wir tuckern weiter durch die parkähnliche Landschaft, nähert sich von achtern ein kleiner Flitzer, deren weiß und kurzärmelig gekleidete Insassen als Wasserschutzpolizeibeamte erkennbar sind. Höflich fragt einer der beiden, ob er an Bord kommen dürfe. Das wird abgenickt, und so kommt er nach einem gekonnt gefahrenen Manöver über und nimmt im Cockpit Platz. „Darf ich Ihren Sportbootführerschein sehen?“ Und „ich sehe da ein UKW-Gerät, bitte auch die Zulassung und das dafür erforderliche Funkzeugnis“. Beides wird ihm gezeigt, und er notiert den Vorgang in seinem Büchlein. Das Wetter ist schön, die Atmosphäre entspannt, und so frage ich höflich nach dem Sinn und Zweck des Aufwandes. Schließlich haben wir durch unsere Fahrweise keinen Anlass zu einer Kontrolle gegeben. „Wir müssen doch abends etwas in unser Buch schreiben, sonst werden wir eingesparrt“ ist die entwaffnende Antwort.

Irgendwann sind wir wieder im NOK und erreichen die Schleuse Holtenau, die uns nach erträglicher Wartezeit einlässt. Dort gibt es diesmal keine Kontrolle durch die WSP. Es sind wohl in Anbetracht der bevorstehenden Ferienzeit zu viele Boote. Einen Nachbar überrascht das. „Ich bin hier schon zweimal kontrolliert worden“, meint er.

Später auf der Kanalreedee stoppt das Schlauchboot mit drei Personen von einem mächtigen grünen Zollkreuzer den noch motorenden Segler, und einer von ihnen stiefelt mit Springerstiefeln ungefragt an Bord. „Dieselkontrolle“ ist das einzige, was er schnarrt. Ein Gruß oder, eine



Bitte um Erlaubnis zum Betreten, ein allgemein freundliches Auftreten also, ist wohl zuviel verlangt. Die Zeit langer Norwegenreisen mit ihren Dieselpreisen von etwa 1,- DM per Liter liegt inzwischen viele Jahre zurück, und so weist der Segler unter Hinweis auf das Logbuch darauf hin, dass er von Hamburg komme und keinen zollfreien Treibstoff an Bord habe. Er zeigt, wo der Tank liegt und wo der Einfüllstutzen, erklärt die Leitungsführung und bittet, sich zu bedienen. Die Bemerkung seines Kollegen „dort kommen wir gar nicht ran“ leitete dann den schnellen Rückzug des Kommandos ein.

Der Segler stellt den Motor ab und steuert nordwärts. An der Seegrenze zu Dänemark liegt gestoppt ein großes Schiff mit der Aufschrift „Küstenwache“. Ein Schlauchboot ist unterwegs, um Deutschland vor unwillkommenen grenzüberschreitenden Eindringlingen zu schützen.

Da solche anscheinend nicht in Sicht sind, hält man sich an einzelne Segler. Es wird berichtet, dass in Ermangelung verdächtiger Subjekte auch schon Angler kontrolliert werden. Was es da zu kontrollieren gibt? Die Länge der Heringe! Die darf nicht unterschritten werden. Zu kleine Exemplare unterliegen dem „Rückwurf“, das heißt, sie müssen wieder in die See zurückgeworfen werden. Ob sie den amtlich verordneten Rettungsakt überleben, ist zweifelhaft. Einem Zeitungsbericht zufolge werden im EU-Bereich jährlich 1 Million Tonnen essbarer Fische durch den so genannten „Rückwurf“ vernichtet! Aber die Länge der Heringe muss stimmen. Ordnung muss sein.

Der Segler passiert die dänische Seegrenze. Als Ausreisender wird er heute deutscherseits nicht kontrolliert. Es gab viel Unmut, als auf dänischer Seite Kontrollen eingeführt werden

# 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](http://www.toplicht.de)

**Toplicht GmbH**  
Friesenweg 4  
D-22763 Hamburg  
Tel: 040-8890 100  
Fax: 040-8890 1011  
[toplicht@toplicht.de](mailto:toplicht@toplicht.de)  
[www.toplicht.de](http://www.toplicht.de)

sollten. 30 Zollbeamte sollten die dänische Landes- und die langen Seegrenzen mit ihren 500 Inseln und Häfen überprüfen. Durch Zollbeamte. Nicht durch Grenzschutz, Bundes- oder Wasserschutzpolizei. All das gibt es nämlich gar nicht in Dänemark. Mal nachrechnen: 30 Zöllner. Bei einem Achtstundentag bedeutet das, dass maximal 10 Beamte im Dienst sind. Wenn alle da sind. Aber Zöllner haben auch Urlaub, sind mal krank. Urlaub und Feiertage verringern die einsatzfähige Truppe. Wie die verbleibenden Beamten das Land beschützen sollten, kann der Leser selbst ermesen.

Der Segler überlegt, wann er in Dänemark zuletzt kontrolliert worden ist. In den ersten Jahren nach dem Krieg gab es eine Visumpflicht. Viele Jahre lang überprüfte der Zoll stichprobenartig die in Deutschland zollfrei erworbenen Alkoholbestände. Das alles ist Geschichte und eignet sich höchstens für Klönabende an der Clubbar. Die Dänen sind sparsame Leute. Die neue Regierung hat nachgerechnet und die Kontrollidee gar nicht erst realisiert.

Vor den deutschen Küsten kontrollieren etwa 200 staatliche Fahrzeuge zahlreicher konkurrierender Behörden. Hunderte von Beamten von Zoll, Bundespolizei, Schifffahrtspolizei des Bundes, Wasserschutzpolizei der Länder, Gewässerschutz, Fischereiaufsicht, Naturschutz und noch mehr, insgesamt 15 Behörden sollen es sein, die im Bereich der Seegrenze sommers Segler und Angler bewachen. Was machen die bloß alle im Winter? Eine einheitliche Küstenwache, in der alle Kontrollorgane zusammengefasst sind, wäre eine Lösung. Von dem einheitliches Handeln bisher lediglich suggerierenden Begriff „Küstenwache“ ist Deutschland weit entfernt. Was sich so nennt, ist ein Flickenteppich zahlreicher um ihren Einfluss fürchtender Ministerien und ihrer Behörden. Niemand will Kompetenzen abgeben.

Der Oberbayer Peter Ramsauer, der sich gern als „Minister der Meere“ sieht, möchte ja gern die Kosten der Schifffahrtsverwaltung senken. Da sein Plan einer Zusammenfassung aller Behörden zu einer einzigen nationalen Küstenwache, aber an deren Machtstreben scheitert, hat er inzwischen resigniert aufgegeben. So bleibt alles beim Alten. Das regt in BRD und EU offenbar niemand auf. Aber unsere Politiker kritisieren die aufgeblähten Verwaltungen südeuropäischer Staaten! Griechenland ist auch bei uns. Vor allem auf dem Wasser.

Jürgen Schaper

## Unzulässige Einblicke

### Haseldorfer Binnenelbe in Gefahr?

Zu dem in der vorigen Ausgabe unserer SVAOe-Nachrichten (S. 36: „Big Brother am Haseldorfer Hafen“) veröffentlichten Zeitungstext über heimliche Videoüberwachung der Segler in der Haseldorfer Binnenelbe und im Dwarsloch berichtet uns Klaus Pein (Redakteur der SVWS-Nachrichten) aus der Vorstandssitzung der Gruppe Nedderelv vom 15. Oktober 2011 in Kiebitzreihe (Auszug):

„Wir erfuhren vom ersten Vorsitzenden Bruno Höge fast unglaubliche Neuigkeiten von der Haseldorfer Binnenelbe und über das was sich dort im Frühjahr dieses Jahres abgespielt hat. Im Dwarsloch wurden klammheimlich im Frühjahr 2011 vier Videoüberwachungskameras fast unsichtbar in hohen Bäumen installiert. Diese Kameras erstellen alle 90 Sekunden ein Foto. Das Ganze angeblich zur Beobachtung einiger Vogelarten, um eine Störung beim Brutgeschäft durch Wassersportler zu dokumentieren

Mit diesen Anlagen wird der gesamte Bereich Dwarслоch – Haseldorfer Binnenelbe und die Zufahrt zum Haseldorfer Hafen – überwacht. Dieser Vorgang ist ein klarer Bruch des zwischen uns Wassersportlern und den Behörden abgeschlossenen Vertrages. Unter dem Titel „Natura 2000“ gibt es ein von beiden Seiten freiwillig unterzeichnetes Abkommen. Einfach gesagt: Wir Wassersportler verpflichten uns beim Befahren und Ankern im Naturschutzgebiet, die dort geltenden Vorschriften peinlich genau einzuhalten. Im Herbst 2011 sollten die Kameras wieder abgebaut werden. Nach Aussagen von Insidern wurden sie aber nur an anderer Stelle wieder montiert. Dieses Vorgehen stellt einen Verstoß gegen das Gesetz zum Schutz der Privatsphäre von uns Menschen dar. Gesteuert wird das Ganze vom Elbmarschenhaus des NABU. Da der Stiftung Naturschutz ohnehin schon fast das ganze Ufergebiet gehört, riecht das Ganze nach einem geplanten Befahrensverbot.

Zurzeit haben der Hafen Haseldorf und damit wir Wassersportler einen Schutzengel in Form eines Reeders, dessen drei Kümos (Bimos? Red.) noch

in Haseldorf beheimatet sind. Das ganze Gebiet bis zur Hochwassergrenze gehört aber auch noch zur Bundeswasserstraße Elbe.

Möglicherweise steckt hinter der ganzen Aktion etwas ganz anderes: Die geplante WSV-Reform (siehe SVAOe-Nachrichten Nr. 4/2011, S. 22, „Aus dem DSV) in mit ihren einschneidenden Veränderungen (Verringerungen, Red.) des Wasserstraßennetzes bedroht massiv die Existenz unseres Sportes. Nach meinen Informationen soll der Bund die Oste bereits an das Land Niedersachsen abgegeben und damit auch die Bundeshoheit aufgegeben haben.

Ich hoffe, dass alle, die gerne im Dwarслоch ankern, sich den im Frühjahr 2012 anstehenden Protesten anschließen, oder wir Wassersportler müssen uns per Facebook organisieren.“ Soweit der Text von Klaus Pein.

Fazit: Wir müssen uns wehren. DSV und die betroffenen Landesseglerverbände Hamburg und Schleswig-Holstein sind da in der Pflicht.

Jürgen Schaper

**Am 28. November 2011 nahmen wir Abschied  
von unserem am 13. November 2011 im Alter von 88 Jahren verstorbenen  
langjährigen Mitglied**

**Johann Christian „Siggi“ Giese**

**Mitglied seit 1951**

**Träger der Goldenen Ehrennadel der SVAOe**

Mit ihm haben wir wieder einen der SVAOe besonders  
verbundenen Segelkameraden verloren.

Wir danken ihm für seine jahrzehntelange Förderung unserer Jugendarbeit.  
Besonderes Mitgefühl gilt seiner lieben Frau Anne-Lene. Seine Freunde werden sein  
Andenken in Ehren halten.

Mitglieder, Vorstand und Ältestenrat der Segler-Vereinigung Altona Oevelgönne

31.01.	Dr. Jens Brügge	85 Jahre
02.02.	Jörn Kressner	55 Jahre
12.02.	Wolfgang Kottusch	60 Jahre
13.02.	Berend Beilken	55 Jahre
14.02.	Brigitte Mendt	70 Jahre
17.02.	Michael Dibowski	55 Jahre
21.02.	Gerd Schulz	60 Jahre
22.02.	Lea Tornow	20 Jahre
25.02.	Jens Röschmann	50 Jahre
26.02.	Gerhard van Senden	75 Jahre
26.02.	Eduard von Allwörden	75 Jahre

## Herzliche Glückwünsche!

Wir wünschen unseren Mitgliedern, die in ein neues Lebensjahr eintreten, ein gesundes neues Lebensjahr und einen guten Kurs durchs neue Lebensjahr. Besondere Grüße gehen in dieser Ausgabe an alle Mitglieder, die zum Jahresende einen runden oder halb runden Geburtstag feiern können.

### Geburtstage Januar-Februar 2012

02.01.	Frank Jacobsen	55 Jahre
02.01.	Dr. Stephan Lunau	50 Jahre
04.01.	Antoni Iderhoff	60 Jahre
06.01.	Hans Rahmann	65 Jahre
10.01.	Karl-Hermann Kuhn	70 Jahre
15.01.	Michael Wieselmann	60 Jahre
19.01.	Sandra Wichern	40 Jahre
23.01.	Mathias Meyer	50 Jahre

## Pagensandregatta

### Gesamtsieg ging an Folkeboot „Fun“.

Wer die Berichte über die Herbstregatten auf der Elbe in Nr. 5/11 unserer Nachrichten aufmerksam gelesen hat, vermisste einen Bericht oder wenigstens einen Hinweis auf die Pagensandregatta, zumal der Gesamtsieg nach Yardstick-Wertung insgesamt an eine SVAOe-Crew fiel. Wir hatten allerdings rechtzeitig einen Bericht, wie es heute üblich ist, elektronisch bekommen, konnten aber die E-Mail nicht öffnen, vermutlich lag das einfach daran, dass Absender und Empfänger zusammen über 150 Jahre alt sind!

Wir wussten auch – siehe Editorial in der Vorausgabe – wer die Sieger waren: Die Mannschaft des Folkebootes „Fun“ (Pollähn, Rüter, Dröhne) mit Klaus Pollähn am Ruder. Das Blatt war kaum fertig, da erschloss sich auch der Zugang zu dem erwähnten Bericht. Nun wollen wir ihn auch veröffentlichen. Sieger, Teilnehmer und Veranstalter der schönen Wettfahrt haben es verdient. Diesmal ein Bericht ohne Foto, denn jeder weiß, wie ein Folkeboot aussieht und insbesondere in diesem Fall das Siegerboot Nr. F/GER 864 „Fun“. Wenn nicht, dann bitte auf Seiten 1 und 18 der

Vorausgabe nachschlagen – wenn Sie die noch haben. Nun folgt der Bericht:

War das nun eigentlich „Folkebootwetter“ bei Windstärke 3 bis 4? Mitnichten! Straßenbahnfahren bei Südwest 3 bis 4 sorgte in der Vergangenheit für keinerlei Überraschungen. Eine ausgebaumte Folkeboot-Fock verhalf uns zwar für ca. eine halbe Stunde zu einer nur leicht veränderten Balance im Schiff, verschaffte uns aber keine zusätzliche Segelfläche wie die Spinnaker bei unseren Konkurrenten.

Der SCOe hatte vor dem Ruthenstrom die grünen Fahrwassertonnen 85a und 87 durch Regattatonnen auf der 5-Meter-Linie ersetzt, also deutlich näher zum Ufer hin. Die knappen Fünfminutenabstände zwischen den Starts führten dort zu einem recht geschlossenen Feld, das die so genannten „Aufzüge“ gegen Niedrigwasser bzw. vor und nach Stauwasser absolvierte. Der in der letzten Stunde abnehmende SSW hätte die langsameren Teilnehmer benachteiligen können. Der Gesamtsieg von „Fun“ war also eine Riesenüberraschung. Die üblichen „Verdächtigen“ landeten auf den nächsten Plätzen.

Stark umkämpft bei den Einheitsklassen war die Gruppe der Albin Expressen: Hier scheint eine alte Rangordnung aufgelöst bzw. ergänzt durch Bootszugänge aus Skandinavien. Von den SVAOe-Startern schob sich Christian Offermann auf den zweiten Platz. Lutz Dreyer steuerte neuerdings ein SVWS Boot. Der langjährige Favorit Powleit geriet ebenso wie „Scharhörn“ ins Hinterfeld, während „Easy“ aus Jork mit vier Minuten das Rennen machte.

Generell fehlt den Vereinen ein gezieltes Werben um Starter in den Einheitsklassen; dort macht der Vergleich am meisten Spaß, denn in denen erwachsen die Sieger aus der eigenen Konkur-

renz und nur ganz selten bei den exotischen Bootstypen.

Das Bild in der gemischten Flotte von 67 Meldern bestimmten ansonsten die bekanntesten erfolgreichen Einzelkämpfer in den Kleingruppen, wie zum Beispiel bei den 20er Jollenkreuzern „Orion“ und „Gammel“, bei den Ballads „Astarea“, ich nenne auch die Banner, die X-79, und die Waarships. Vergleichen lässt sich deren Leistung am Ende nur nach der Yardstick-Berechnung. Aber ein Folkeboot an der Spitze der Wertung, das war nach den vorgefundenen Bedingungen sensationell.

K. P.

## Tee mit Kluntjes

### Warum nicht mal Ostfriesland?

Wenn wir Hamburger Segler zum Sommertörn aufbrechen, geschieht etwas Merkwürdiges, das nur schwer zu erklären ist: Kaum aus einem der Hamburger Häfen auf die Elbe ausgelaufen, verschwindet die weiße Flotte innerhalb weniger Stunden wieder, und zwar nach Steuerbord! Die allermeisten Schiffe sieht man mit rauschender Bugwelle nach rechts in den NOK einlaufen. Die wenigen, die in Cuxhaven noch an den Schlenkeln zu finden sind, scheinen dann spätestens bei Elbe 1 weg zu sein; immerhin unter Segeln unterwegs nach Helgoland, Amrum oder Sylt. Nach links aus der Elbe, etwa nach Spiekeroog, Norderney oder Borkum, verschlägt es ganz, ganz selten einen Hamburger. Das jedenfalls ist unser Eindruck, nachdem wir in diesem Sommer drei Wochen lang die Ostfriesen besucht haben.

Warum ist das wohl so? Wir haben es nicht verstanden, denn da liegt ein reichhaltiges, inter-



Die „Mollymauk“ im sicheren Hafen von Baltrum



12 Hier gibt's das beste Frühstück Ostfriedlands (auf Spiekeroog)

Fotos (2): Dr. Tobias Haas

essantes Revier direkt vor unserer Haustür, das in drei Tiden von Hamburg gut zu erreichen ist. In diesem Revier gibt es ein weites Watt, das man auch mit tiefen Schiffen bei schlechtem Wetter auf hervorragend bezeichneten Fahrwassern befahren kann. Man findet in gastfreundlichen Häfen selbst im Hochsommer genügend Liegeplätze, um die man nicht bereits kurz nach dem Frühstück kämpfen muss. Auf den Inseln gibt es traumhafte Strände zum Baden, zum Spazierengehen oder einfach um in der Sonne zu liegen. Und schließlich kann man dort auch richtige Seefahrt betreiben, mit allem was dazu gehört. Doch davon später.

Auch wir zählten zu denjenigen, die schon eine Weile auf Elbe, Nord- und Ostsee unterwegs waren, aber es nie nach Ostfriesland geschafft hatten. Das sollte sich nun in diesem Sommer endlich ändern. Und damit nicht wieder etwas dazwischenkäme, wie zum Beispiel eine ausdauernde SW-Lage, hatten wir entschieden, auf gar keinen Fall erst nach Helgoland zu fahren und so in die Versuchung zu kommen, wie im Jahr zuvor, doch wieder nach Nordfriesland abzubiegen. Mit den entsprechenden Karten und Hafenführern an Bord nutzten wir eine Unterbrechung des in diesem Juli vorherrschenden Starkwindes aus NW und segelten die 42 Meilen von Cuxhaven nach Wangerooge in 10 Stunden mit unserer 73 Jahre alten „Mollymauk“, die alles andere als eine Rennziege ist.

Der Weg dorthin ist leicht zu finden: Raus aus der Elbe, dann an den Kardinaltonnen vor Scharhörnriff entlang und schließlich mit Kurs 235° zur Harle. Wangerooge mit dem massigen Westturm und dem Wangerooger Seefeuer kann man weit sehen, und wo man wirklich ist, kann man an den Fahrwassertonnen der Weser und der Jade, die man im Abstand von ca. fünf Seemeilen mehr

oder weniger im rechten Winkel quert, jederzeit mühelos überprüfen. Vor dem Seegatt zwischen Wangerooge und Spiekeroog hatten wir ein wenig Respekt, aber bei dem ruhigen Wetter war die Barre in der Harle zwischen den Tonnen H4 und H6 kaum wahrnehmbar.

Im tiefen Wangerooger Hafen fanden wir auf Anhieb einen freien Platz, und die Wangerooger Segler hießen uns freundlich willkommen und gewährten uns Zugang zu ihren erstklassigen Sanitäreinrichtungen. Welch ein Kontrast, wenn man aus der geschäftigen Elbe kommt und gar zwei Tage hinter einem unerträglich lauten RoRo-Schiff in Cuxhaven gelegen hat: Der Wangerooger Hafen liegt in einer einsamen urtümlichen Dünenlandschaft. Es gibt keine Autos, und man hört nur den Wind und die Vögel, den Wind allerdings in diesem Juli auch mal ein bisschen lauter. Zum Inseldorf sind es ein paar Kilometer, die man zu Fuß oder mit der Inselbahn zurücklegen kann. Und wer ein Fahrrad dabei hat, ist natürlich besonders gut dran.

In der folgenden Zeit haben wir alle Inseln bis Juist erkundet. Auf Wangerooge haben wir den alten Leuchtturm erklommen und sind mit der alten Inselbahn über „Das Blaue Wunder“ gerattert. Auf Spiekeroog haben wir uns mit einem Schlemmerfrühstück im feinen Inselcafé verwöhnt und an der Westhuk in der Szenekneipe „Laramie“ bei Live-Musik den Mondaufgang erlebt.

Um nach Baltrum zu gelangen, haben wir die so genannten Baltrumer Berge erklommen. Das ging mit unseren 1,50 m Tiefgang nur deshalb, weil der stetige NW uns fast einen halben Meter mehr Wasser beschert hatte als normal. Auf Baltrum, wo die Zeit vor 50 Jahren stehen geblieben ist, haben wir unsere Hafengebühren im Tower des Inselflugplatzes bezahlt, einen köstlichen ro-

ten Südafrikaner aus Stellenbosch im „Skipper's Inn“ geschlotzt und im Café „Kluntje“ Tee mit Kluntjes in einer wunderschönen Ostfriesischen Stube getrunken. Übrigens: die aktuelle Tageszeitung gibt's auf Baltrum schon um 08.00 Uhr; der Inselflieger bringt sie jeden Tag vom Festland.

Auf der Seepromenade von Norderney gab's Aperol Spritz in der Abendsonne mit Blick auf die einlaufenden Schiffe und Kurkonzert vor der Kulisse des historischen Conversationshauses. Auf Juist haben wir einen langen Spaziergang am traumhaften, endlosen weißen Strand gemacht und von der Aussichtsplattform auf der Mole des neuen Yachthafens unsere Blicke bis Holland schweifen lassen.

Juist ist dann in diesem Jahr leider unser westlichster Punkt geblieben. Das unruhige Wetter hat uns bewogen, zeitig wieder in Richtung Osten zu segeln. Schade eigentlich, denn Borkum oder gar die westfriesischen Inseln und die Ems hätten wir gerne auch noch kennen gelernt. Allerdings kann man bei günstigen Bedingungen an einem Tag von dort bis nach Cuxhaven segeln. So jedenfalls hatten es zwei Berliner Folkebootsegler vor, die, vom schlechten Wetter entnervt, entschieden hatten über die Elbe und die Kanäle statt über die Ostsee wieder nach Berlin zu fahren. Wir sind weniger ehrgeizig und segeln in mehreren Etappen übers Watt und dann von Wangerooge nach Cuxhaven, um nach drei Wochen und drei Tagen erholt und um viele Eindrücke reicher wieder in Wedel einzulaufen. In Ostfriesland sind wir nur zwei weiteren Hamburger Schiffen begegnet!

Tobias Haas



## Action, Wellness und ganz viel Mett

### Die SVAOe Jugend-Herbsttour 2011

#### Dienstag, 4. Oktober

„Du triffst Ju, Bine, Jannes und Lars um 18.00 Uhr in Wedel, Steg L, da liegt Luis Boot. Dann geht ihr Einkaufen, und dann komme ich wahrscheinlich erst, weil ich vorher noch in der Uni bin. Mittwoch geht's nach Brunsbüttel, Donnerstag durch den Kanal nach Laboe, und da treffen wir die „Cool Runnings“, „Ylva“ und „Henni“. Der Herbsttour-Organisationsbeauftragte Öko gibt mir letzte Informationen und legt auf.

#### Mittwoch, 5. Oktober – Wedel–Brunsbüttel

Wir haben Tide mit, sind pfeilschnell in Brunsbüttel und begegnen auf der Elbe sogar noch einem Team von Amateurfotografen auf der „Emil Reiseschwein“, dem wir auch nette Fotos zu verdanken haben. Wir hatten, dank unserer Geschwindigkeit, jeeeeede Menge Spaß!

#### Donnerstag, 6. Oktober – Nord-Ostsee-Kanal

Es ist kalt und regnet immer wieder, mal in Strömen, mal nur Sprühnebel, manchmal traut sich die Sonne sogar für ein paar Minuten raus. „Kann uns mal einer einen warmen Kakao machen?“ Jannes und Lars frieren, sie stehen im Regen draußen und steuern wild entschlossen auf das noch viel zu weit entfernte Kanalende in Kiel-Holtenau zu. „Und jetzt ein Mettbrötchen...“, träumen die Jungs. Wo wir auch schon beim Thema wären: Der Kühlschrankinhalt wird dominiert von Milch (klar, braucht man für warmen Kakao) und Mett, feinem Zwiebelmett, um es genau zu nehmen, die Leibspeise von sechs von uns. Mettbrötchen ...mmmmhh!



## Laboe

„Was? Was heißt das, ihr habt einen Motorschaden?...Wie?...Ja, wann kommt denn Hilfe? Kann Rosie nicht jemanden anrufen?...Ach hat sie schon...Ja und wann könnt ihr wieder fahren?...Ok, ja wir schnacken gleich noch mal, ciao“. Öko sieht etwas traurig aus, als er uns die schlimme Nachricht vom Anlasserschaden der „Cool Runnings“ mitteilt. Er sagt, sie werden so schnell nicht weiterfahren können und er werde wohl auch nicht mit uns mitfahren können. Aber eins ist uns sofort klar, Philippine bleibt bei uns, denn sie sollte erst auf der „Cool Runnings“ mitsegeln, aber wenn wir sie schon mit durch den Kanal genommen haben, wollen wir sie auch behalten. Und acht Leute auf der „Philou“ passen genau.

Wir fahren also nur mit einem Boot auf Herbsttour, mit Öko (Jan-Eike Schulz, 22, Skipper und Organisator der Tour), Bine (Philippine Lunau, 18), Henni (Henrike Lunau, 17), Lars (Lars Hauschild, 16), Professor (Jannes Zwirner, 16), Ju (Julian Schmidt, 21, Wart der Herbsttourkasse), Ylva (Ylva Nelle, 20), Dide (Philine Hummelt, 20) und natürlich die „Philou“, Baujahr 2006, gehört Lui, (Ulrich Dahm)).

## Sonnabend, 8. Oktober – Damp–Sonderburg

Ein Superdupersegelwetter! Ziemlich viel Wind (zwei Reffs im Großsegel sind nötig), voll gegenan, ab und zu ein kleines bisschen Sonne, ansonsten Regen, Regen, Regen... Aber das stört uns nicht. Wir sind Segler, und wie ja jeder weiß und wie es auch in Muttis aufmunternder SMS stand: Segeln ist ein Wassersport! Nirgends steht geschrieben, ob das Wasser von oben oder unten kommen soll.

Zum Mittag gibt's Schnitten, belegt von unserem äußerst tapferen, dem Wellengang trotzen

Professor. Das Mett ist schon wieder alle! Es kann doch nicht sein, dass schon nach erst einem Tag im Kühlschrank das Mett alle ist! Und die Dänen essen kein Mett, was zwei Tage Entzug bedeutet. Zum Glück nicht für Lars und mich – wir mögen kein Mett.

In Sonderburg angekommen ist uns allen eiskalt, und wir wissen den Toilettencode nicht, was langsam problematisch wird. Es regnet immer noch, und wir haben keinen Schimmer, wie und wo wir all das nasse Ölzeug trocknen sollen, aber das interessiert sechs Leute von uns nicht, denn Henni hat doch noch ein bisschen Mett gefunden, in dem erstmal geschwelgt wird. In der Zeit wird diskutiert, ob wir nicht beim Mongolen essen gehen wollen, klarer Fall, ja, denn da kann man sich alles, was man möchte, auf einen Teller schaufeln und es sich dann direkt zubereiten lassen, äußerst köstlich.



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



Fröhliche Jugendcrew an Bord der „Philou“

Foto: Crew „Emil Reiseschwein“

### **Montag, 10. Oktober – Sonderburg–Damp**

Weil ich ein paar Monate auf dem Boot meiner Eltern („Emil Reiseschwein“) gewohnt und in Sonderburg gearbeitet habe, kenne ich den Hafenmeister sehr gut, und er lässt uns ohne Hafengeld losfahren, netter Kerl. Es wird ein Wahnsinnsritt nach Damp, halben Winds, der bei schönstem Wetter viel kürzer wirkt als auf dem Hinweg, weil wir uns alle auf das freuen, was heute noch kommen wird. Wir lieben Damp nicht wegen seiner hübschen Hochhäuser oder der netten Kurgäste, nicht wegen des süßen, kleinen Edeka-Marktes oder der Strandkörbe... Nein, wir freuen uns auf ein bisschen Luxus, der uns den kühlen Tag rettet und den „Eisritt“ am Sonnabend wieder gut macht: Die Saunalandschaft im Schwimmbad ist der Hammer! Für jeden ist etwas dabei: Saunen und Dampfbäder von 45° bis 95°C, drinnen und draußen, ein Schwimmbecken, eine Bar, ein Brunnen, aus dem Eis kommt. Wir gehen nach dem Saunieren noch einkaufen, und zum Abendessen schaffen es die

sechs wirklich, 500 Gramm Mett zu essen! Das muss erstmal jemand nachmachen (wollen)!

### **Dienstag, 11. Oktober – Damp–Laboe**

Einige von Ihnen/Euch werden sich über die etwas eigenartige Route der Tour wundern, aber das will ich Ihnen/Euch erklären. Wir lieben Laboe wegen der tollen Duschräume, Damp wegen der Saunalandschaft, und Sonderburg ist einfach Tradition. Wir hatten keinen Tag, an dem wir unter 23 Knoten Wind hatten, weswegen wir nie besonders weite Strecken segeln konnten. Viel Wind bei viel Kälte und Regen ist nämlich ganz schön erschöpfend.

Also, wir sind wieder in Laboe, weil Öko am Mittwoch in die Uni nach Hamburg muss und wir gezwungen sind, einen Hafentag einzulegen. Warum wir nicht nach Kiel rein gefahren sind? Nun ja, die Duschen sind dort nicht so schön. Und es geht doch nichts über eine ausgelassene Duschparty! Wir frönen alle sehr der Wärme in dieser Woche, die sich nach der Wärme zuvor wie eine Mini-Eiszeit anfühlt.

### Mittwoch, 12. Oktober – Laboe

Wir verbringen den Tag in Kiel, haben einen sehr netten Abend mit ein paar Spielen an Bord und gehen relativ früh ins Bett, denn morgen geht es früh los.

### Donnerstag, 13. Oktober – Laboe–Wedel

Wir brechen morgens in aller Herrgottsfrühe auf und schippern noch im Dunkeln nach Kiel-Holtenau. Die erste Schleuse für Sportboote an diesem Tag ist unsere, dann gibt's erstmal ein paar Mettbrote. Auf dem Kanal, im Morgenrauen, bietet sich uns dann ein unwirkliches Szenario: Das Wasser, stiller als still, daraus steigt der Nebel empor, es ist bitterbitterkalt, aber die Aussicht auf den sonnigen Tag, den der strahlendblaue Himmel über dem Nebel ankündigt, wärmt uns doch ein bisschen. Wir fühlen uns wie

bei „Die Nebel von Avalon“ nur eben auf dem Nord-Ostsee-Kanal. Später hängen an Vorstag, Reling, den Wanten und Backstagen tausende von Spinnweben von diesen kleinen fliegenden Spinnen. Einfach nur traumhaft. Aber da wissen wir noch nicht, was für ein spannender, langer Tag auf uns wartet.

Inzwischen pflügen wir die Elbe rauf, Tide gegenan und trotzdem ganze fünf Knoten. Die kleine Abkürzung am Fahrwasserrand, die wir als vorteilhaft eingeschätzt hatten, entpuppte sich bald jedoch als weniger zeitsparend... So laufen wir erst um circa 01:00 Uhr nachts im Yachthafen ein und fallen eine Stunde später völlig erschöpft in unsere Kojen.

### Freitag, 14. Oktober – Wedel, Yachthafen

Das Deck ist mit einer dünnen Eisschicht überzogen, und auch der Steg ist eine Rutschbahn,

## Von Herzen. Von Hand.

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

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

**Wegner Jachtwerft GmbH**

Deichstr. 23 – 27 · 22880 Wedel  
Tel. 0 41 03 / 33 44 · Fax 0 41 03 / 177 96

[www.wegenerjachtwerft.de](http://www.wegenerjachtwerft.de) · Email: [info@wegenerjachtwerft.de](mailto:info@wegenerjachtwerft.de)



trotzdem müssen wir uns sputen. „Die Tankstelle macht erst um neun auf. Um zehn muss ich zur Uni, also muss bis dahin alles fertig sein!“ Öko hat es eilig und wir auch. Wir räumen was das Zeug hält: Unsere Sachen runter vom Schiff, putzen, abwaschen, wischen, Deck schrubben – wir laufen auf Hochtouren... und schaffen es tatsächlich, um zehn Uhr fertig zu sein. Viel zu schnell wird sich von einander verabschiedet, und dann sind auch schon alle weg.

Wir hatten sehr viel Spaß auf der Herbsttour, fanden es allerdings sehr schade, dass „Cool Runnings“ uns nicht begleiten konnte. Wir bedanken uns ganz herzlich bei Lui, der uns sein Boot für die Herbsttour zur Verfügung gestellt hat, und wir hoffen, dass wir ihn überzeugen konnten, die „Philou“ im nächsten Jahr wieder auf Tour zu schicken.

Vielen Dank für Ihr Interesse, liebe/r Leser/in, im Namen der „Philou“-Crew:

Philine Hummelt

## Regattasieg vor Mallorca

### SVAOe-Crew gewinnt zum dritten Mal Bavaria-Cup

Die Crew um Bootseigner Kay Rothenburg hat mit „Sa Cometa“ die 17. Auflage des Bavaria-Cups gewonnen. In der Bucht von Palma de Mallorca segelte die fünfköpfige Mannschaft der 17 Boote starken Konkurrenz davon, gewann vier von fünf Wettfahrten – und sicherte sich damit zum dritten Mal den Gesamtsieg.

Neben den SVAOe-Mitgliedern Kay Rothenburg und Kay Jancke und den Gästen Jürgen Languth und Christian Bahr zeigte besonders Steuermann Jürgen Raddatz eine beeindruckende Performance. Vor allem bei den brenzlichen Startsitu-



Kay Rothenburgs „Sa Cometa“ im Mittelmeer wieder auf Erfolgskurs

ation behielt der SVAOe-Regattaobmann die Nerven und manövrierte die „Sa Cometa“, eine Bavaria 38, sicher an den Konkurrenten vorbei. Als großer Vorteil erwies sich auch die goldene Leichtwind-Genua, die Kay Rothenburg bei einer Stader Segelmacherei anfertigen ließ.

Die Wetterbedingungen waren in der letzten Oktoberwoche nicht immer ideal: Bei schwachem bis starkem Wind von drei bis 30 Knoten aus verschiedenen Richtungen und gelegentlichen Regenschauern war das Segeln mehr als herausfordernd gewesen. Zudem musste die „Sa Cometa“-Crew gegen ein Rating ankämpfen, welches die Herausforderung zur Folge hatte, genauso schnell zu segeln wie die zehn Fuß längeren Yachten!

Dennoch konnte sich das SVAOe-Team schließlich durchsetzen und mit vier Trophäen nebst Balearen-Cup im Gepäck die Rückreise antreten!

Wir gratulieren herzlich zu diesem schönen Erfolg.

## Gelungenes Absegeln

### Viel Sonne und kein Wind

Absegeln ist immer anders. Weniger im Ablauf; der scheint inzwischen festgefügt, und keiner will ihn ändern. Wohl aber, was die Variable „Wetter“ anbetrifft. Anfang Oktober ist man auf Ungemütliches gefasst. So war es Jahr für Jahr mit unterschiedlichen Ausprägungen. Dieses Jahr nun zog der Wettergott eine schon vergessenen geglaubte Überraschung aus dem Sack: Es wurde Sommer.

Wer hätte das gedacht. Im Frühjahr war es mal eine gewisse Zeit sehr schön gewesen, so dass man fürchten musste, dass sich der Sommer zu früh verausgaben würde. So kam es dann auch. Eine schlechtere Segelsaison hatten wir seit Menschengedenken nicht. Das hielt an bis Ende September. Aber dann – das Absegeln war auf den 1. Oktober angesetzt – wurde ausgeschüttet, was den Sommer über im Sack ganz unten verblieben war: Blauer Himmel, Sonne, Wärme, Mücken. Wovon schon immer reichlich verschwendet worden war, nämlich Wind, war dafür nicht mehr vorhanden.

Am Sonnabend Vormittag motorte also eine stattliche SVAOe-Flotte die Elbe herunter, wobei die Pullover im Schapp blieben. Im traditionellen Zielhafen Glückstadt wurde es rappellvoll, aber es machte nichts, denn die Päckchen lagen ruhig. Am Nachmittag gab es gegenseitige Besuche an Bord mit Einladungen zu Kaffee, Kuchen und anderem. Sonnensegel waren zu sehen. Ein friedliches Treiben.

Dann machten sich die meisten auf, um rund um den Marktplatz eine der zahlreichen Stätten aufzusuchen, die ihre Heringsgerichte anbieten. Man kann annehmen, dass die Glückstädter Gastronomie einen guten Tag hatte. Und wie

auf ein geheimes Signal – in Wirklichkeit war es natürlich vom Festausschuss vorbereitet – strömten ab 20.00 Uhr die SVAOeer von allen Seiten in die „Alte Oper“, um dort Bowlingbahn und Tresen zu belegen. An Ersterer war deutlich mehr los. Kinder, Jugendliche und auch ein paar Grauköpfe warfen mit schweren Kugeln Figuren um, die dann von einer Automatik unermüdlich wieder aufgestellt wurden. Wie sinnlos. Muss aber wohl immer neue Freude machen, denn die Stimmung war nicht nachlassend hervorragend.

Am Tresen dagegen wurden vom ernsthafteren Teil der Versammlung tiefgehende Gespräche geführt, die um die Kunst des Segelns gingen, also um Höheres. Historisch Interessierte konnten nachlesen, dass neueren Forschungen zufolge die „Alte Oper“ nie ein Musiktheater war, sondern eine zutiefst banale, völlig unkünstlerische, wechselhafte Geschichte hatte und in der heutigen Form als Kneipe wohl ihre höchste Entwicklungsstufe erreicht hat. Wie dem auch sei, es ist gemütlich dort und regt zur Unterhaltung und zum Trinken an. Beidem wurde reichlich entsprochen. Der Vorsitzende und seine Frau kamen über Land angefahren, um nach dem Rechten zu sehen und fanden alles in bester Ordnung.

Schließlich, als es hinten noch polterte, gingen die ersten auf ihre Schiffe, um die unverhofft laue Nacht von ihren Cockpits aus zu genießen. Man darf wohl annehmen, dass allen gefallen hat, was sie taten.

Der Sonntagmorgen war so schön wie der Tag zuvor mit genau so viel Sonne und genau so wenig Wind. Vormittags sah man Grüppchen in leichter Kleidung durch die Gassen schlendern, in Cafés sitzen und über den Deich spazieren. Aber dann kam bei Niedrigwasser Eile auf. Alle wollten möglichst schnell Richtung Heimat. Wieder blieben die Segel ungesetzt. Wer jedoch zu früh



Warten auf Wind. Die SVAOe-Flotte beim Absegeln in Glückstadt

war, riskierte eine Sitzung im Kartoffelloch. An die Mindertiefen hier wird man sich gewöhnen müssen, denn es hat den Anschein, dass die Bagger das, was sie aus dem Hauptfahrwasser herausholen, in den Nebenfahrwassern wieder abladen.

Beteiligt an dem sommerlichen Absegeln waren die Jugendboote „Neumühlen“, „Teufelsbrück“ und „Scharhörn“, die „Klassiker“ „Bonito“ (Glimm), „Fierboos“ (Körner), „Luise“ (Lunau), „Niobe“ (Riecken) und „Svea“ (Treu), die Folkeboote „Havmus“ (Keßling), „Juno“ (Zwirner) und „Lord Jim“ (Lyssewski) sowie der „gemischte Rest“ „Benedictus“ (Torstrick), „Bottle Imp“ (Möller), „Gaudia“ (Reich), „Nanook“ (Benz), „Otium“ (Nietsch), „Philou“ (Dahm), „Philomena“ (Schütt), „Ran“ (Wegener), „RatzFatz“ (Becker), „Sirikka“ (Dartsch), „Tamam“ (Zösch), „Tentakel“ (Müller), „Turbemus“ (Raddatz).

Soll man noch mehr sagen? Allen Beteiligten hat's gefallen. Das Wetter war unverhofft gut, was es im nächsten Jahr leichter machen wird, von den Wechselfällen der Natur zu sprechen.



Die Helden sind müde. Die beiden Jugendkutter „Neumühlen“ und „Teufelsbrück“ haben einen Schlepp gefunden  
Fotos (2): Michael Evensen

## Fahrtenpreise für 2011

### Wieder eine schöne Tour gemacht? Wieder was erlebt?

Das fragen wir Sie regelmäßig zu Ende eines jeden Jahres. Aus gutem Grund möchte die SVAOe-Gemeinschaft wissen, wohin es die Vereinsfreunde in der vergangenen Saison getrieben hat und was sie erlebt haben. Klar, dass das Alltägliche, die Routinestrecken, nicht für alle so interessant sind. Darüber mag auch gar keiner berichten. Aber darüber hinaus ist bestimmt vieles passiert, was nicht alltäglich oder Routine war. Aus dem, was man hört, waren etliche SVAOe-Yachten 2011 zwischen St. Petersburg, Trondheim und Las Palmas unterwegs, und vieles wird überhaupt nicht an unsere Ohren gekommen sein. Dabei sind es gar nicht unbedingt die großen Entfernungen, die Berichtenswertes zur Folge haben. Berichtenswert ist alles, was nicht jedem jeden Tag widerfährt, und das kann

im Kleinen Belt wie in der Biskaya geschehen. Genau das interessiert uns, und es wäre schade, wenn Sie es uns vorenthalten würden.

Schicken Sie uns ein paar Zeilen, die Eckdaten Ihrer Reise, Fotos, eine CD oder, wenn's sein muss, auch Ihr Logbuch. Großartig wäre ein lesbar geschriebener, gebildeter Bericht, der seinen Platz im Nachrichtenheft oder im Internet finden könnte. Sie können ja schon mal nachlesen, was andere so verfasst haben unter <http://svaoe.de/aktivitaeten/fahrtensegeln/fahrtenberichte.html>.

Aber wir sind auch dankbar für die „kleine Form“ ohne jeden literarischen Anspruch. Das Erlebnis zählt (das ist viel mehr als im Fußball. Da zählt nur das Ergebnis). Übrigens: auch Motorbootfahrer erleben Interessantes. Und dafür halten wir schöne Fahrtenpreise bereit, die auf dem Gründungsfest im April vergeben werden.

Götz-Anders Nietsch

Obmann für Navigation und Fahrtensegeln



**FIRMENICH**  
YACHTVERSICHERUNGEN



**Eine Länge voraus.**

Firmenich GmbH & Co. KG Yachtversicherungen  
Chilehaus B • Fischertwiete 1 • 20095 Hamburg  
Tel 040.328 101 731 • [info@firmenich-yacht.de](mailto:info@firmenich-yacht.de)  
[www.firmenich-yacht.de](http://www.firmenich-yacht.de)

Ein Unternehmen der



GOSSLER, GOBERT & WOLTERS GRUPPE

## Nautische Nachrichten

### Schuldlos, schuldig oder mitschuldig?

Da das Verhalten auf Regatten aggressiver geworden und dementsprechend das Schadensaufkommen bei Regattaschiffen gestiegen ist, müssen Gerichte immer häufiger über die Schuldfrage bei Regattaunfällen entscheiden. Wenn sich auch die vor einigen Jahren vom Oberlandesgericht (OLG) Karlsruhe vertretene Rechtsauffassung, dass Segeln als Kampfsport anzusehen sei, in dem von den daran Beteiligten Schäden generell billigend in Kauf zu nehmen wären, nicht durchsetzen konnte, so traf doch das OLG Schleswig die lebensnahe Feststellung, dass bei Regatten die Wahrscheinlichkeit einer Kollision deutlich höher sei als beim Fahrtensegeln. Daraus folgerte das Gericht mit einer gewissen Logik, dass den Regattateilnehmer, auch wenn er nicht der Schadensverursacher ist, generell immer eine Mitschuld trifft. Begründet wurde das mit der Rechtsprechung zum Autoverkehr auf Autobahnen, wonach bekanntlich Fahrer, die die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h überschreiten, das Risiko eines Unfalles billigend erhöhen, und sie deshalb, auch wenn sie den Unfall nicht verschuldet haben, eine Teilschuld von mindestens 30% trifft. Regattasegler sollten sich dieser Risikoerhöhung bewusst sein.

Wie sagte noch der frühere schleswig-holsteinische Ministerpräsident Stoltenberg einmal so treffend: „Auf See und vor Gericht sind wir alle in Gottes Hand.“ Aber ernsthaft: Warum zahlen eigentlich Regatta- und Fahrtensegler gleich hohe Versicherungsbeiträge? Das fragt sich nicht nur

JCS

### Welche Vorschrift gilt auf Reeden?

Beim Segeln – nicht nur auf der Unterelbe – passiert oder durchquert der Sportschiffer ständig

Reeden. Diese gelten nicht als Fahrwasser im Sinne der SeeSchStRO, sondern dort gelten die KVR. Fahrzeuge, die die Reede ins Fahrwasser verlassen, sind gegenüber der durchgehenden Schifffahrt ausweichpflichtig. Ein Segler, der außerhalb des Fahrwassers parallel dazu fährt, sollte einen deutlichen Abstand zu den Tonnen halten.

(Quelle: Mitteilungen des KYCD Nr. 4/2011)



## Aus dem DSV

### Offshore-Windpark Baltic 1 in Betrieb Erfahrungen sind gefragt

Seit April 2011 ist der Offshore-Windpark 1 (OWP 1) in der Mecklenburger Bucht in Betrieb. Das Befahren des Windparks ist Schiffen mit einer Rumpflänge unter 24 m grundsätzlich gestattet, außer bei Sichtweiten unter 1000 m, bei Dunkelheit und bei Windstärken ab 6 Bft.

Der Deutsche Segler-Verband (DSV) hat in Gesprächen mit den zuständigen Behörden vereinbart, die Erfahrungen hinsichtlich des Befahrens von OWP Baltic 1 auszuwerten und anhand dieser Erkenntnisse die Voraussetzungen für das Befahren von zukünftigen OWPs gegebenenfalls anzupassen. Hierzu bittet der DSV um Unterstützung. Schildern sie dem DSV besondere Vorkommnisse beim Befahren des OWP Baltic 1.

Sie können den DSV erreichen per E-Mail ([recht@dsv.org](mailto:recht@dsv.org)), per Telefax (040/63200928) oder per Post unter Abt. Recht, Gründungsstr. 18, 22309 Hamburg.



## Dies und das

### Warnung vor falschen Patronen in Rettungswesten

Der Kreuzer Yacht Club Deutschland weist darauf hin, dass durch fehlerhafte Wartung von Rettungswesten falsche Patronen eingebaut werden können. Diese sind ungeeignet und sehr gefährlich beim Aufblasen. Die äußerlich gleich aussehenden falschen Patronen sind nur an dem zusätzlich eingepprägten Wort „Steigrohr“ erkennbar. Achten sie darauf, dass Rettungswesten nur durch eine autorisierte Werkstatt geprüft werden.

### Rettungswesten im Fluggepäck?

Die Mitnahme automatisch aufblasbarer Rettungswesten oder zwei kleinen Kohlendioxidzylindern im Reisegepäck ist nach einer vom KYCD vom Luftfahrtbundesamt eingeholten Auskunft amtlicherseits erlaubt. Das schließt nicht aus, dass einzelne Fluggesellschaften anderer Auffassung sind und dies nicht gestatten. Die vorherige Einholung einer Auskunft ist daher ratsam.

(Quelle für beide Informationen: Mitteilungen des KYCD Nr. 4/2011, Weitere Informationen unter: [www.fsr.de.com](http://www.fsr.de.com))

### Mitsegelgelegenheit

Unsere Freunde Virginia und Manfred Schubert, die mit ihrem Colin Archer „Mindedal“ seit 21

Jahren weltweit unterwegs sind, möchten in 2012 von ihrem momentanen Winterquartier Marmaris/Türkei wieder nach Portimao/Portugal segeln. Start soll im Mai 2012 sein. Sie möchten ca. drei Monate im Mittelmeer unterwegs sein und hätten gern Mitsegler, gerne ein Pärchen. Vielleicht gibt es in der SVAOe jemanden, der Interesse an so einer Reise hat. Die Beiden sind unter der Mobil-Nr. +4915151733503 zu erreichen. Ihre E-Mail lautet [sy.mindedal@gmx.net](mailto:sy.mindedal@gmx.net), wird aber nicht ständig abgelesen (je nach Verbindungsmöglichkeit). Wir waren vom 22. Oktober bis 4. November in Marmaris und haben „Mindedal“ besucht. Wir sind selbst auch schon häufiger mitgesegelt und geben gern Auskunft.

Rosi Grams-Hamann und Jochen Hamann

(Rosemarie Grams-Hamann [Sylpherojo@gmx.net](mailto:Sylpherojo@gmx.net))

### Beilagenhinweis

Bitte beachten Sie folgende Beilagen in dieser Ausgabe:

SVAOe: Einladung Eisbein-/Entenessen

Termine 1. Halbjahr 2012

Einladung Film-Matinee

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](http://www.tischlerei-louwien.de)

## Anmeldung nicht vergessen!

### Eckernförde, seit 33 Jahren unsere Clubanlage an der Ostsee

Der Sommer ist vorbei, und die Anlage ist von den Liegern winterfest gemacht worden. Sie hat sich auch in diesem Jahr wieder vorzüglich bewährt. Das Interesse hat zugenommen. Die Anlage war mit 30 Jahresfestliegern gut ausgelastet und wurde im Sommer auf 36 Liegeplätze erweitert. Da einige größere Yachten hinzugekommen sind, wurden die neuen Liegeplätze mit schwererem Geschirr entsprechend darauf vorbereitet. Bei den Arbeiten hat sich unser Hebekran auf dem aus zwei Versetzbooten gebildeten Katamaran wieder gut bewährt.

Die Stimmung war gut, Die Segler segelten trotz des schlechten Sommers oder genossen das Stegleben. Spektakuläres gibt es nicht zu berichten. Die Zahl der Gäste hat etwas zugenommen. Alle genossen die Ruhe der Anlage und das Erlebnis, direkt an der See und nicht eingeeengt zwischen Pfahlreihen zu liegen. Die verbreiterte Terrasse wurde fast bei jedem Wetter benutzt. Was tat sich im ablaufenden Jahr an unserer Anlage?

Die Saison begann mit dem Besuch Hamburger Optis, die an der vom SCE ausgerichteten Eichhörnchenregatta teilgenommen haben. Begleitet wurde die Gruppe von unserem FSJler Jonas Lyssewski. Sven Becker kam mit der „Scharhorn“ und den beiden Jugendkuttern zum Training. Dieser Besuch rief bei einigen Liegern Jugenderinnerungen hervor, und so klönte man auf der Terrasse über Vergangenheit und Gegenwart. Dass man nicht nur gut segeln, sondern auch kräftig feiern kann, wurde mehrfach unter Beweis gestellt. Als Vorteil erwies sich wieder die Möglichkeit, dass man bei uns in einem Gästeraum übernachten kann.



„Ein Segler sagt bei Schauerböen: Oh, heute hat es ein Bauer schön!“ Ob das Bojenteam beim Ausbringen eines Mooring-Steins wohl an diese Weisheit gedacht hat?  
Foto: Heidi Bartodzie

Es ist festzustellen, dass es vermehrt Neugierige gibt, die gerne mal probieren möchten, wie es sich an einer Boje liegt. Auch für 2012 haben wir schon einige Anfragen für einen festen Bojenplatz, so dass wir wieder mit einer guten Auslastung rechnen können.

Da es im vorigen Jahr so schön war, ist auch in diesem Jahr wieder eine Weihnachtsfeier auf der Anlage geplant, um diese auch mal im Winterschlaf zu erleben. Wir treffen uns Sonntag, dem 11. Dezember um 14.00 Uhr zum gemütlichen Beisammensein. Wir bitten darum, dass jeder eine Kostprobe aus der Weihnachtsküche mitbringt.

Unsere bisherigen Lieger und evtl. neu hinzukommende sollten daran denken, dass die Saisonplätze alljährlich neu vergeben werden, damit möglichst vielen SVAOeern Gelegenheit gegeben werden kann, dort mal einen oder mehrere Sommer liegen zu können. Das macht zu Jahresbeginn jeweils eine erneute Anmeldung in der SVAOe-Geschäftsstelle erforderlich. Gastlieger der SVAOe sind natürlich auf der Anlage jederzeit auch unangemeldet herzlich willkommen. Als Kurzlieger für eine Übernachtung werden sie kein Liegegeld zahlen!

Schon mal vormerken: Unser Liegertreffen für das kommende Jahr findet am Freitag, dem 24. Februar 2012 um 19.30 Uhr in unserem Vereinshaus in Hamburg statt. Wir freuen uns auf eine rege Beteiligung.

Für Fest- und Gastlieger bleiben die Liegegebühren für 2012 weiterhin unverändert!

### Jahreslieger

Yachten bis 8 m	€ 350,-
Yachten bis 9 m	€ 410,-
Yachten bis 10 m	€ 470,-
Yachten bis 11 m	€ 530,-
Yachten über 11 m	€ 590,-

Die Liegegebühr für Jollen, offene Katamarane und kleine Boote beträgt an Land € 100,-. Alle Gebühren zuzüglich 7% Mehrwertsteuer.

### Gastlieger

Bis 10 m Schiffslänge: am Steg € 8,-, an der Tonne € 6,-, über 10 m: am Steg € 10,- und an der Tonne € 8,- pro Nacht. SVAOe-Kurzlieger (eine Übernachtung) kostenfrei.

(Wer Fragen zu der Anlage hat, möge sich an die SVAOe-Geschäftsstelle (040/881 14 40) oder direkt an den Obmann Jan-Michael Otto, Dorfstr. 48, 24340 Kochendorf, Tel.: (p) 04351/45 841, (g) 0170/207 27 66, Fax: 04351/883 253, wenden.

Jan-Michael Otto (Obmann)



## **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**

## Nicht nur in der SVAOe aktiv

### SVAOeer in Verbänden und Vereinen

Wir wollen nicht versäumen, zum Ende des Jahres denjenigen Mitgliedern zu danken, die auch außerhalb der SVAOe für ihre Sportkameraden ehrenamtlich tätig sind und in Verbänden und anderen Vereinen, Gremien und Institutionen mit daran arbeiten, dass andere unbeschwert schippern können. Da wir nicht immer auf dem Laufenden sind bitten wir darum, Änderungen, Ergänzungen oder Aufgabe des Amtes unserer Geschäftsstelle oder direkt der Redaktion der SVAOe-Nachrichten mitzuteilen. Die vielen „Aküs“ (Abkürzungen) werden nebenstehend erläutert.

Eduard von Allwörden	CSH, Vorsitzender AKJS, Vorsitzender, JHGA, Beirat
Karl-Friedrich Beck	AKJS, Beirat
Sven Becker	HSJ, Beisitzer hanseboot
Marcus Boehlich	HS, Wettsegelobmann, Nordseewoche-Teamchef Auswertung, Wettfahrtleiter Schiffahrtsregatta und German Classics des FKY, HYG-Ältestenrat, JHGM-Schriftführer
Arend Brügge	HYG, Vorsitzender
Volker Burrein	AKJS, Beirat, JHGA, Kassenprüfer HYG-Winterlager, Obmann Halle 1
Venita Damm	HSJ, Jüngstensegeln
Kurt Diekmann	Multihull, Ehrenvorsitzender
Peter Gast	Senior-Veranstalter Schiffahrtsregatta
Andreas Gustafsson	HSJ, „Szene“ und Seminare
Hans-Jürgen Heise	Folkeboot-Vereinigung, Vorstand
Werner Herzog	Vorsitzender Versehrtensport-Gem. Osdorf
Jan op de Hipt	FKY, Elbe-Klassik
Detlef Flentge	JHGA, Vorsitzender
Manfred Jacob	FKY, Obmann Schwertboote KV-J-Jollen, Vorsitzender
Christian Karstens	SCNoris, 2. Vorsitzender
Knut Kilgus	HSB, Referent Sportjugend
Ulrich Körner	FKY, Hanseboot
Rolf Kühl	AM
Lenecke, Klaus-Dieter	IMMH
Dr. jur. Gerd Lau	HS, 2. Vorsitzender, Syndikus
Kersten Lembcke	HYG, Winterlager, Obmann Halle 3
Lindemann, Jürgen	SSC, Redakteur des „Bladl“
Inken Lippek	HSJ, Beisitzerin
Lischka, Katrin	HSJ, Beisitzerin
Nadolny Christoph	HSJ, Vorsitzender
Uwe Petersen	KA/DSV, Fachreferent Elektron. Navigation
Michael Raschdorf	AKJS, SVAOe-Hallenwart
Jürgen Chr. Schaper	HS, Ehrenvorsitzender, CSH, Stellv. Vorsitzender
Michael Stamp	HSJ, Stellv. Vorsitzender, DSV-Prüfer
Obert Suxdorf	KA/DSV, Redaktion Nautische Nachrichten
Michael Thönnessen	AKJS, Schriftführer

**Abkürzungen:**

AKJS	Altonaer Kinder- und Jugendsegeln
AM	Altonaer Museum
CSH	City Sporthafen Hamburg
DSV	Deutscher Segler-Verband
DMYV	Deutscher Motoryacht-Verband
FKY	Freundeskreis Klassische Yachten
HSB	Hamburger Sportbund
HS	Hamburger Segler-Verband
HSJ	Hamburger Segler-Jugend
HYG	Hamburger Yachthafen-Gemeinschaft

IMMH	Internationales Maritimes Museum U
JHGA	Jollenhafen-Gemeinschaft Alsterufer
JHGM	Jollenhafen-Gemeinschaft Mühlenberg
KA/DSV	Kreuzer-Abteilung des DSV
KVJ	Klassenvereinigung J-Jollen
KYCD	Kreuzer Yacht Club Deutschland
KV	Klassenvereinigung
RVS	Regatta-Vereinigung Seesegeln
SCN	Segel-Club Niedersonthofen
SSC	Schlierseer Segel Club

## Weihnachten ist immer so plötzlich

### Kleine Geschenke erhalten die Freundschaft

Großer Gartenstander.....	€ 48,00
Kleiner Gartenstander.....	€ 38,00
Schmaler großer Gartenstander .....	€ 32,00
Großer Yachtstander.....	€ 12,00
Mittlerer Yachtstander .....	€ 8,00
Kleiner Yachtstander.....	€ 6,50
Motorbootstander (Gösch) .....	€ 7,50
Mützenabzeichen .....	€ 8,00
Einkaufstasche (Spi-Tuch, scharz/gelb) €	6,50
Manschettenknöpfe.....	€ 10,50
Große vergoldete Knöpfe.....	€ 4,00
Kleine vergoldete Knöpfe.....	€ 3,50
Große schwarze Knöpfe.....	€ 1,00
Kleine schwarze Knöpfe.....	€ 0,50
Anstecknadel geschwungen .....	€ 5,50
Anstecknadel klein spitz .....	€ 5,50
Silberne Anstecknadel*) .....	€ 26,80
Goldene Anstecknadel*).....	€ 32,00
Krawatten Seide.....	€ 18,00
Herren Polo Shirt**) .....	€ 20,00
Damen Polo Shirt**) .....	€ 20,00
Kinder Polo Shirt**) .....	€ 16,00
Herren Sweat Shirt**) .....	€ 20,00

Herren Polo Sweater**).....	€ 28,00
Rugby Shirt**) .....	€ 25,00
Herren Fleece Jacke**).....	€ 30,00
dto. Wyndham.....	€ 45,00
Herren Fleece Pullover**).....	€ 28,00
dto. Wyndham.....	€ 28,00
Body Warmer (Weste **).....	€ 25,00
Kinderjacke .....	€ 50,00
Kinder Fleece-Pullover .....	€ 18,00
Segel Cap**) .....	€ 8,00
Rundes Stickabzeichen weiß/schwarz..	€ 5,00
Fleece Schal .....	€ 5,00

\*) Nur für Berechtigte

Hinsichtlich weiterer Angebote weisen wir auf das Bestellblatt hin, das in der Geschäftsstelle ausliegt und angefordert werden kann. Dort und auf den Zusammenkünften im Clubhaus können Sie alles ansehen, in Ruhe aussuchen und mitnehmen bzw. bestellen. Oder einfach 88 11 44 0 anrufen. Darüber hinaus steht eine Musterkollektion der Kleidungsstücke zur Ansicht bereit, nach der Sie auswählen und bestellen können. Wir bitten um Verständnis, dass die SVAOe bei Zusendung von Artikeln das Porto berechnen muss. Die mit \*\*) gekennzeichneten Dinge gibt es in verschiedenen Farben. Ihre Geschäftsstelle

## SVAOeer und ihre Schiffsnamen

### Kleine „Schwalbe“ mit langer Tradition

In den 1880er Jahren kaufte mein Großvater am heutigen Jungmannufer in Borby, einem Dorf an der Nordseite der Eckernförder Bucht, das später in die Stadt Eckernförde eingemeindet wurde, die damals schon alte so genannte „Rosenkate“. Das Haus diente dann viele Jahrzehnte als Sommerfrische für die anwachsende Familie des an der Alster wohnenden wohlhabenden Kaufmanns. Nachdem die Söhne ein „segelfähiges“ Alter erreicht hatten, drängten sie aufs Wasser, sowohl an der Alster als auch an der Ostsee. Die damaligen Eckernförder Fischerboote hatten noch keinen Motor. Es warten derbe Spitzgatter mit braunen Sprietsegeln, wie sie heute noch auf den Optimisten der Kinder gebräuchlich sind. Fischer ließen sich auf der Borbyer Siegfried-Werft neuere größere und zum Teil schon mit Motoren versehene Boote bauen, und so waren sie froh, ihre älteren an Lustsegler verkaufen zu können.

Mein Großvater war 1901 mit der Mitgliedsnummer 11 in den gerade gegründeten Segelclub Eckernförde eingetreten. Nun musste auch ein Boot her. Den Anfang machte 1904 die „Welle“ für den ältesten Sohn Hans Schaper, der das Boot aber noch im selben Jahr an die Elbe brachte und damit kurz nach deren Gründung in die SVAOe eintrat. Ein neues Boot musste also her. So erwarb mein Großvater ein Jahr später von dem Nachbarn in Borby, dem Fischer Lorenz „Lorne“ Marquardt, dessen Fischerboot „Schwalbe“ und stellte es dem zweitältesten Sohn, meinem Vater, zur Verfügung. Weiß angemalt und mit einem richtigen Yachtrigg mit Gaffelgroßsegel und Fock versehen, wurde es von der Familie und ihren Freunden bis zum ersten Weltkrieg viel gesegelt.



Familiensegeln auf der Eckernförder Bucht um 1900 mit der ersten „Schwalbe“

Foto: Schaper Familienarchiv

Vogelnamen wurden noch lange nach der vorigen Jahrhundertwende gern als Bootsnamen verwendet. Allein in der vor hundert Jahren etwa 100 Boote umfassenden SVAOe-Flotte gab es drei „Schwalben“. Außerdem: Ein Rest von Aberglauben hielt die Neueigner von Booten oft davon ab, sie umzutaufen. So beließ mein Vater den Namen und nannte später seinen 8-KR-Neubau 1924 ebenfalls „Schwalbe“.

Da mir nichts Besseres einfiel, habe ich nach dem zweiten Weltkrieg mit bisher sieben Booten diese Tradition bis heute fortgesetzt. Am längsten führte mein 7,5-KR-Kreuzer von 1974 bis 2005, also 31 Jahre, diesen Namen. Obwohl die darauf folgende HR 312 in keiner Weise diesem schnellen und eleganten Vogel gleicht, wurde der Name beibehalten. Eine nun über 100 Jahre bestehende Namenstradition wollte ich nicht aufgeben. Auch die Fischerfamilie Marquardt ist dieser Tradition treu geblieben indem sie ihre modernen Fischerboote ebenfalls „Schwalbe“ nannte. Wer sich im Eckernförder Hafen umsieht, wird schnell den Heckfänger „Ecke 15“ entde-

cken, wenn er nicht gerade auf See zum Fischen ist. Da diese „Schwalbe“ und meine denselben Ursprung haben, könnte man sagen, dass die Fahrzeuge miteinander verwandt sind.

Jürgen Schaper

Wenn auch nicht alle Segel- oder Motoryachten eine so lange Tradition haben: Die Geschichte eines Bootsnamen ist immer wert, mitgeteilt zu werden. Wir sind gespannt auf weitere informative Mitteilungen über Schiffsnamen in der SVAOe.

Die Red.

## Zu unserem Umschlagbild

### Die Malerin und Zeichnerin Christel Hudemann

„Bilder an der Wand sind niemand fremd. Ihre Werdegang allerdings schon eher. Umrunde also eines meiner Lieblingssujets: Hafen mit Schiffen aller Art, Wasser, Wasser und alles, was darauf schwimmt. Auch Bagger und Kräne faszinieren mich immer wieder. Peile also eine bequeme Kaikante an, lasse mich nieder und versammele meinen Malkrempel um mich. Nachdem ich mich „eingeguckt“ habe, lege ich los und realisiere meine Idee poco a poco. Eine Stimme hinter mir: ‚Toll, wo haben sie denn die Vorlage gekauft, die sie da auf ihrem Malblock umsetzen?‘ Ich unterdrücke eine saftige ‚Nettigkeit‘ und ignoriere. Mein Aquarell wächst. Die Stimme lässt nicht locker: ‚Oder haben sie das etwa alles selbst gemalen?‘ –

Ja, und dazu nun: Ausbildung in Hamburg an der Armgardstraße (heutige Fachhochschule, Red.). Seitdem freiberufliche Malerin und Zeichnerin auf der Walz. Aquarell, Feder und Acryl sind

meine bevorzugten Techniken. Etliche Einzelausstellungen in Hamburg und der norddeutschen Umgebung. Sicher hatten Sie auch schon das eine oder andere Buch über Hamburg und Norddeutschland in Händen oder meine vielen Kunstkarten oder meine ‚maritimen Nikolause‘. Auch das gehört zu meiner Arbeit. Ich bleibe bei meinen Küsten, Leuchttürmen und den Wellen, die sie umspülen, treu“.

So sieht sich die bekannte Malerin selbst, die uns auf der diesjährigen „Art Maritim“ freundlicherweise wieder eine neue schöne Karte aus der Serie ihrer „maritimen Nikolause“ für die äußere Gestaltung der Weihnachtsausgabe unserer Nachrichten zur Verfügung gestellt hat. Sie zeigt die Einfahrt zum Dwarssloch unter einer das weihnachtliche Hamburg anfliegenden Kanadagans. (Da diese meist im Verband fliegen, gehe ich davon aus, dass das Aquarell von einer der mitfliegenden Geschenk-Transport-Gänse aus entstanden ist.) „Kitty“ Hudemann hat noch mehr davon! Die netten Karten sind zum Preis von € 1,- per Stück direkt bei Christel Hudemann erhältlich. Tel.: 040/880 05 87, mobil: 0174/966 04 82.

## Besonderes zu Weihnachten

### Das Genie von Altenwerder

Zu Recht betitelt das Hamburger Abendblatt so vor einigen Jahren anlässlich der Vorbereitung einer Biografie und eines Werkverzeichnisses den berühmtesten deutsche Maler der See und der Segelschiffahrt Johannes Holst, dessen Œvre auf über 2000 Ölgemälde, Aquarelle und Zeichnungen geschätzt wird. Am 20. Oktober wäre der 1880 Geborene 131 Jahre alt geworden. Am Vortag stellte sein Biograph Walter König im Zusammenhang mit einer Ausstellung

in der Galerie Deichstraße die stark erweiterte und vollkommen neu gestaltete Neuauflage der erstmals 1998 erschienenen und längst vergriffenen Erstausgabe, jetzt nebst einem bebilderten Werkverzeichnis, vor.

Die Bezeichnung des Autodidakten als Genie ist nicht allein durch seine überzeugende Malkunst berechtigt. Seine musische und handwerkliche Begabung führte Johannes Holst auch zum Bau von über 200 Violinen, Celli und Bratschen, die nicht nur bei den Hamburger Symphonikern beliebt waren, sondern bis nach Übersee exportiert wurden. Daneben war er ein guter Segler, Konstrukteur und Bootsbauer. So zeichnete und baute er auch seine Segelyachten selbst, wovon seine „Mia Lisa (2)“, mit der er auf langen Törns die norwegischen Fjorde besegelte, zu einem gefürchteten Regattagegner wurde. Vor genau 100 Jahren trat der 31-Jährige der SVAOe bei, der er bis zu seinem Tod 1965 angehörte. In seinem frühen Selbstbildnis von 1918 stellt er sich stolz in klassischem SVAOe-Habit dar. Die Lebenserinnerungen in dem ausführlichen, von dem bekannten Schriftsteller und SVAOe-Mitglied Ludwig Dinklage verfassten, Nachruf nach dem Tod des Malers am 3. Juli 1965 stellen nicht das Ende dar, denn in seinen Bildern wird er fortleben.

Das Buch erinnert ausführlich an sein facettenreiches Leben. Sehen – Malen – Segeln. Seine großen Vorbilder waren der Däne Melbye (1818–1875), Professor Leitner (1842–1913) und Schnars-Alquist (1855–1939). Er hat an ihnen „studiert“ und in jungen Jahren einige ihrer Werke zu eben diesen Studienzwecken „kopiert“. Schon um die vorvorige Jahrhundertwende verkaufte der gerade 20-Jährige genügend Bilder, um sich selbständig machen zu können. Am Ende war Johannes Holst ein hohes Alter mit einer langen und überaus erfolgreichen Schaffenszeit vergönnt. Seine zahlreichen Freunde erinnern sich an häufige Besuche bei dem immer unterhaltsamen Maler und Segler in seinem Atelier in Altenwerder, der mit seinem bis fast zuletzt motorlosen 11 m-Schiff auf keiner Segelveranstaltung fehlte.

Als Ergebnis seiner langjährigen Forschungsarbeit konnte der Autor neben einer fundierten Aufzeichnung seines Lebenslaufs etwa 1000 Bilder aus der langen Schaffenszeit des begnadeten Künstlers



Johannes Holst  
Selbstbildnis 1918

*Wir sehen uns!*



**Christiansen**

Bücher seit 1878

Bahrenfelder Str. 79 · 22765 Hamburg · Tel: 040.3 90 20 72  
info@buecher-christiansen.de · www.buecher-christiansen.de

**UNSERE ÖFFNUNGSZEITEN:**

Montag - Freitag 9.30 bis 20 Uhr, Samstag 10 bis 18 Uhr



ermitteln und fast alle in sein Buch aufnehmen, das nicht nur seine vielen Fans, sondern auch jeden Liebhaber der Seemalerei total begeistert. **Walter König, Johannes Holst, Maler der See, 30 x 24 cm, 312 Seiten, über 1000 farbige Abbildungen, Koehlers Verlagsgesellschaft, Hamburg, € 98,-**

### Was geschah im Watt?

Jörgen Bracker, promovierter Archäologe, Historiker, langjähriger Direktor des Museum für Hamburgische Geschichte und Autor Aufsehen erregender historischer Romane über Störtebeker, Seeraub und Piraterie hat sich überraschend eines Kriminalfalles angenommen, der 1911 tatsächlich stattfand und die Gemüter an der schleswig-holsteinischen Westküste lange Zeit beunruhigte. Eine erzwungene Verlobung, Neubau und Taufe des vom aufgezwungenen und verhassten Schwiegervater finanzierten Fischkutters und schließlich die Auffindung eines gestrandeten

Motorbootes mit der Leiche des ganz offenkundig ermordeten Fischers und Eigners des neuen Kutters Karl Theodor Behr, genannt „Flosse“, bilden den düsteren Hintergrund. Was geschah hinter der Nebelwand? Gleich mehrere Verdächtige geraten ins Fadenkreuz der polizeilichen und privaten Untersuchungen. Der mit der Obduktion des Ermordeten beauftragte Landarzt Dr. Wittenborg kommt zu einem überraschenden Ergebnis, das ihn veranlasst, sich in die weiterführenden Ermittlungen einzuschalten. Seine Gegner sind nicht zu unterschätzen. Intrigen, Standesdünkel und Aberglauben erschweren seine Arbeit. Wird er dennoch Erfolg haben? Lesen Sie selbst diesen bis zur letzten Seite spannenden und mit einigen Karten und Abbildungen zum Ort des Geschehens illustrierten Seekrimi.

Dem in Husum geborenen Autor gelingt es dabei kenntnisreich, sich in die Menschen an der vor hundert Jahren noch nicht vom Tourismus erobert

Mit Geschenkgutscheinen von HanseNautic haben Sie immer gute Karten.

**Kein Ziel zu weit  
- mit HanseNautic -**

**Seekarten,  
elektronische  
Navigation,  
Törn- und  
Revierführer  
sowie  
ausführliche  
Beratung.**

**HanseNautic**  
BADE & HORNIG · ECKARDT & MESSTORFF

ten Westküste hineinzusetzen, ihre Anschauungen und Lebensverhältnisse meisterhaft zu beschreiben und damit die Spannung zu steigern. Der seeerfahrene Bracker hat sich hier erstmals auf das Gebiet des historischen Kriminalromans begeben, und das ist ihm meisterhaft gelungen, wie nicht zuletzt der begeisterte Applaus auf seinen vorweihnachtlichen Lesungen bewies, auf denen sich Jörgen Bracker auch als hinreißender Entertainer auswies.

In einer gut besuchten Lesung in der Altonaer Buchhandlung Christiansen verhalf der Autor seinem neuesten Werk in Anwesenheit des Verlegers Wachholtz – und einiger SVAOeer – zu einem erfolgreichen Start.

**Jörgen Bracker, Hinter der Nebelwand – Historischer Kriminalroman, 416 Seiten, historische Abbildungen, Wachholtz Verlag, Neumünster, € 19,90**

### Das eisige Ende der Welt

Das Gewicht hat es in sich. Wohl noch nie ist der siebente Kontinent so ausführlich dargestellt worden wie in diesem opulenten Werk. In Bild und Wort. Die Antarktis. Der kälteste, windigste, (trotz des Schnees) trockenste und am dünnsten besiedelte und dennoch auf der Suche nach Ressourcen und Bodenschätzen wirtschaftlich begehrte südlichste Teil unserer Erde. Ein Gebiet größer als Europa. Und ein Faszinosum ohne Beispiel. Von nur wenigen Menschen meist nur

vorübergehend bewohnt und nur vereinzelt von Kreuzfahrtschiffen angesteuert, bietet das Ende der Welt eine überraschend vielfältige Landschaft, wenn auch mit einer eher kümmerlichen Pflanzen- so doch mit einer ungewöhnlich reichhaltigen und ausgeprägt exotischen Tierwelt. Evolution und geologische Strukturen von Binnenland und Küsten, Klima und Wetter wie auch ökologische Probleme kommen ebenfalls nicht zu kurz.

Zwei Dutzend Mitautoren und Berater zeichnen für das fulminante Werk verantwortlich. Sie stellen das komplexe Thema auf exzellenten, oft großformatigen Farb- und Schwarz-Weiß-Fotos und ebenso sachkundigen wie spannenden Texten dar. Dem historisch interessierten Leser wird anhand zahlreicher zeitgenössischer Abbildungen und kartografischer Darstellungen lückenlos die ebenso faszinierende wie dramatische Geschichte von Entdeckung und Erforschung nahe gebracht. „Ein lückenloser Themenbogen, der dem Buch die Qualität eines Lexikons verleiht“, schrieb die ZEIT. Wer sich selbst oder anderen, in dieser Reihenfolge, eine besondere Freude machen will, dem sei hierzu geraten. Er wird nicht enttäuscht werden, vielmehr wird es Leser wie Betrachter einen ganzen langen Winter lang begeistern.

**David McGonigal/Lynn Woodworth, Die Welt der Antarktis, 36 x 34,5 cm, 400 Seiten, 548 Farb-, 85 S/W-Fotos, 76 farb. Abb., 97 Karten, Delius Klasing, Bielefeld, € 68,-**



seit 1892

Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG

[www.seemannsoehne.de](http://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**

*Seemann*  
& Söhne

## Der geheimnisvolle Teil unserer Welt

Bedeutend ist das Interesse, das das Fürstenhaus der Grimaldi schon seit über 100 Jahren der Erforschung der Meere entgegenbringt und diese fördert. In dem ausführlichen Vorwort des jetzt das kleine Fürstentum regierenden gleichnamigen Urenkels Albert II. zu diesem Buch wird auf diese Tradition bescheidener Weise nicht hingewiesen. Entstanden ist, also offenbar mit Förderung des Fürstenhauses, ein beeindruckendes Werk über die 70 Prozent der Erdoberfläche, aus denen alles Leben hervorgegangen ist und die – trotz aller Forschung – bisher noch weitgehend unbekannt ist. Der Leser taucht dennoch tief in die Materie ein. In eine geheimnisvolle Welt, die es weiter zu erforschen und vor allem zu schützen gilt, denn die menschlichen Eingriffe bleiben inzwischen

nicht ohne Folgen. Das Buch geht dabei über den schönen Schein, den der Anblick des Wassers manchem Betrachter bietet, weit hinaus. Randmeere, Flussmündungen und Strände, Inseln und Atolle verkommen vielerorts zu Müllhalden. An der Tierwelt wird weltweit Raubbau getrieben. So macht es über die Informativen Texte und imposanten Fotos hinaus deutlich, wie dringend notwendig inzwischen ein besserer Schutz der Meere, ihrer Randgebiete und der einleitenden Ströme geboten ist.

So informiert das empfehlenswerte Werk neben der romantischen auch über die schützenswerte Seite der See.

**Françoise Latour, Ozeane, Geheimnisvolle Meereswelten verstehen, 26,5 x 36,5 cm, 224 Seiten, über 200 teils ganzseitige Farbfotos, Delius Klasing, Bielefeld, € 44,-**

### 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

**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.

The image shows a collection of travel-related items: a colorful brochure for 'MEERESWELTEN STRALSUND', a 'Wege nach Asien' brochure, a 'hanseboot' brochure, a 'NORD-OSTSEE-KANAL' brochure, a 'Fahrschein für 1 Person € 0,80' ticket, and a 'Beckerbillett · Hamburg' logo. The items are overlaid on a background of a nautical chart.

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

**„Im Business-to-Business-Marketing entscheiden  
Glaubwürdigkeit und Sachkenntnis über den  
Erfolg und nicht der kreative Gag um jeden Preis.“**

Seit 25 Jahren weltweit erfolgreich mit  
umfassendem Business-to-Business-  
Marketing für die erklärungsbedürftigen  
technologischen Produkte und Dienst-  
leistungen unserer Kunden.

— MÜNTZEL, BLUM —

W E R B E A G E N T U R