

SVAOe NACHRICHTEN

6—2012 NOVEMBER / DEZEMBER



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

90. Jahrgang

November / Dezember 2012

Nr. 6

Winternacht auf dem Watt

Der Mann am Ruder hat sich das Gesicht vernummt,
so schneidend weht der Wind die Nordertill herauf.
Die Welle vor dem Bug rauscht auf, verstummt
und rauscht von neuem auf.

Es geht auf sieben Glasen in der Nacht.
Im Süden strahlt der Vollmond klar und weiß,
und um ihn her schwingt sich in zauberischer Pracht
aus tausend Wölkchen Kreis um Kreis.

Ich stehe vor und fühle, während mein Gesicht
am Mond und an den stillen Kreisen hängt,
wie sich das Segel, wie der Mast dem Licht
sich weich entgegen drängt.

Querab an Steuerbord die Sände sind beschneit
und schweben auf der Kimmung fast wie Brandungsschaum
und schimmern leicht und haben keine Wirklichkeit,
und über ihnen schweigt der große Himmelstraum.

Die Fock schwillt auf. Es ist, als ob der Kutter flöge
und schlingernd mit dem Winde und geheimnisvoll
durch die Unendlichkeit des Äthers zöge,
und niemand wüßte, wie es enden soll.

Mit diesem ebenso segelbezogenen wie nachdenklichen Gedicht von Manfred Hausmann (1898 – 1986) möchten wir unseren Mitgliedern, Freunden und Lesern ein besinnliches Weihnachtsfest, einen ruhigen Wechsel in das neue Jahr und einen guten Kurs durch 2013 wünschen.

Ihre/Eure Segler- Vereinigung Altona - Oevelgönne

In dieser Ausgabe

Blauer Dunst im Clubhaus?	2
Wo werden wir künftig schippern?	4
Geburtstagsgrüße	9
Neuaufnahmen	9
Dr. med. Wulf Hein †	9
Rolf Bunkus †	9
Senatspreis und Elbe-Ausklang	10
Gedanken zum Senatspreis	13
SVAOe J24 bei den German Open	14
Aus Sicht der „Tinto“ – Senatspreis Berlin	16
„Väterchen Frost“ auf der Alster	18
Peter Gast Schiffsregatta	20
„Everglow“ siegt vor den Seychellen	22
„Gunvør XL“ nun in Afrika	23
Opti- und 420er-Regatten	24
Elbe-Ausfahrt der Optikinder	25
Opti-Wintersegeln	26
Nautic-Young-Stars	26
Hanse Race 2013	27
„Philomena“ in Norwegen (Schluss)	28
„Tamam“ – Ausbildungsfahrt	34
Im 35. Jahr – Heimathafen Eckernförde	37
Bestandene Führerscheineprüfungen	39
Aus dem DSV	40
Nautische Nachrichten	41
Sicherheit nicht gewährleistet	42
Dies und das	42
2013 in Sicht – Terminänderung	44
Weihnachten ist immer so plötzlich	44
Zu unserem Titelbild	44
Büchertipps zu Weihnachten	46
Zu guter Letzt	48

Blauer Dunst

Rauchen im Clubhaus

Zur Erinnerung: Die SVAOe ist ein Segelverein. Ein Segelverein ist ein Sportverein. Ein Sportverein ist neben der Förderung des sportlichen Wettbewerbs auch zur Erhaltung der Gesundheit seiner Mitglieder, jedenfalls im Rahmen seiner Veranstaltungen, verpflichtet.

Die SVAOe ist darüber hinausgehend eine freundschaftliche Vereinigung von Seglern – Motorbootfahrer eingeschlossen – die sich generationsübergreifend darauf versteht, unterschiedliche Interessen und Meinungen zusammenzufassen und sich daraus eventuell ergebende Konflikte im Konsens zu lösen. So sind Positionen von Minderheiten, nie „unter den Teppich gekehrt“ worden. Auf ein solches Selbstverständnis können wir mit Recht stolz sein. Vor diesem Hintergrund hat das Thema „Rauchen“, das in der Bevölkerung stark polarisiert, in unserem Club bisher keine herausragende Rolle gespielt.



Rauchen, soweit es uns angeht, betrifft hier das Rauchen bei Veranstaltungen im Clubhaus. Vor allem das Rauchen im teilweise mit 100 essen-den Gästen besetzten Saal. Die wenigen Raucher haben sich bisher „defensiv“ in den hinteren Bereich der Bar am Tresen zurückgezogen und dort möglicherweise sogar die eine oder andere Zigarette/Pfeife/Zigarre weniger geraucht, als sie es sonst gewohnt sind. Die Mehrheit der Nichtraucher hatten sich dadurch entweder nicht belästigt gefühlt, oder aber, im Interesse eines

„gerade hängenden Haussegens“, akzeptiert, dass sich auch die Minderheit der Raucher auf den Clubabenden uneingeschränkt wohl fühlt.

In jüngster Zeit jedoch hat sich dieses ausgewogene Verhältnis zu Lasten der Nichtraucher-Mehrheit nachteilig verändert. Ohne auf Einzelheiten einzugehen: Fakt ist, dass sich jugendliche wie auch ältere Mitglieder massiv über starkes Rauchen beklagt haben und einige von ihnen unter diesen Umständen nicht mehr an Clubveranstaltungen teilnehmen möchten. Da müssen wir reagieren. Was also ist im Rahmen der eingangs erwähnten allgemeinen Verpflichtung gegenüber den Mitgliedern zu tun?

Die radikalste Maßnahme wäre wohl, traditionelle Veranstaltungen wie unser Grünkohlessen im Herbst oder Gründungssessen im Frühjahr generell in öffentliche Restaurants, in deren Räumen das Rauchverbot strikt einzuhalten wäre, zu

verlegen. Die verlassen Raucher inzwischen ganz selbstverständlich, um bei allen Witterungsbedingungen zum Rauchen vor die Tür zu gehen. Aber ist das die Lösung? Schließlich haben wir unser Clubhaus gebaut und entsprechend eingerichtet, um dort auch gemeinsam zu feiern und nicht in angemieteten Räumen.

Der Vorstand hat die Kritik aufgenommen. Da eine „Patentlösung“ so schnell nicht in Sicht ist, wird er in eine Diskussion über das Thema eintreten, um den Mitgliedern geeignete Maßnahmen vorzuschlagen. Bis zu einer Anfang des nächsten Jahres zu treffenden generellen Regelung sollte an der Bar in unserem Großen Saal erst nach Abschluss des offiziellen Teils unserer Zusammenkünfte mit Zustimmung des „Barpersonals“ geraucht werden. Dieses Maß an Rücksichtnahme gegenüber den Nichtrauchern ist sicherlich zumutbar. Für alle, die nicht

www.foto-wannack.de

Nicht SOS! Schlips-Oberhemd und Socken!

Sondern etwas was nicht unmodern wird, eben etwas Bleibendes. Wir empfehlen z.B. ein Taschenfernglas besonderer Qualität für unterwegs, auf Reisen, fürs Theater und für Naturbeobachtungen. Vielleicht möchten Sie einem besonderen Menschen eine Freude machen, dieses haben wir von **ZEISS**, federleichte 186 Gramm, das **Conquest Compact 8x20** für nur **349.- Euro**! Wäre doch ein schönes Weihnachtsgeschenk. Für den Kapitän ein neues Fernglas, (auch wenn das alte Fernglas noch gut ist, meint er) von **STEINER Navigator 7x50**, früher hieß es Commander, können wir schon für **339.- Euro** anbieten. Denn Seemann, unsere Augen werden nicht besser, aber immer besser werden unsere Ferngläser. Auch haben wir schon **Digital-Kameras von Canon und Nikon** für nur **99.- Euro**, um auf Reisen und beim Segeln schöne Aufnahmen zu machen oder die Enkelkinder zu fotografieren. Aber auch Digital-Technik von **NIKON (D800)** und **Canon (D5 Mark III)** führen wir, wir beraten Sie gern. Aber wir verkaufen nicht nur, sondern reparieren auch in eigener Werkstatt Kameras, Ferngläser und Projektoren. Ein friedliches Weihnachtfest, ein gesundes Neues Jahr und für nächstes Jahr immer den Wind aus der richtigen Richtung. Das wünscht Ihnen alle Ihr Segelkamerad Peter Wannack

An den 4 Sonnabenden im Dezember haben wir von 10:00 bis 13:00 Uhr geöffnet

FOTO-WANNACK

Neanderstraße 27 · 20459 Hamburg (seit 1931)

Montag bis Freitag von 9 bis 18 Uhr · Tel. 040 / 340182 · Fax 040 / 353106
Info unter foto-wannack.de · Anfragen: e-mail d.wannack@hamburg.de



so lange warten können oder wollen, wird sich der Vorstand bemühen, eine Möglichkeit zum Rauchen zu finden, die dem Wohlbefinden auch der Raucher, besonders in der kalten Jahreszeit, gerecht wird.

Eine friedliche Advents- und Weihnachtszeit sowie einen guten Rutsch ins neue Jahr wünscht Ihnen/Euch

Andreas Völker

*„Wo ein Fisch durchkommt, kommt auch ein Paddelboot durch!“
Das BMVBS auf eine Frage zur Zukunft des Wassersports*

Wo werden wir künftig schippern?

Zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

Das Bundesministerium für Verkehr für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) wird den Bürgern das folgende Sparprogramm verordnen:

Die Straßen werden nach ihrer Wichtigkeit klassifiziert und aus der staatlichen Unterhaltung herausgenommen, soweit sie für den Güterverkehr von geringer Bedeutung sind. Straßen für den privaten Individualverkehr werden nicht mehr ausgebaut oder gefördert. Das bedeutet im Einzelnen: Die Ampeln werden abgestellt, Verkehrsschilder entfernt, winterliche Frost- und andere Schäden nicht mehr beseitigt. Nur noch Autobahnen, Bundesstraßen und besondere Hauptverkehrsstraßen werden unterhalten. Soweit auf nicht privilegierten Nebenstraßen noch Verkehr stattfindet, geschieht dies auf eigene Gefahr, zumal sich Versicherungen künftig weigern werden, Schäden zu erstatten, die durch den

mangelhaften Zustand der nicht privilegierten Straßen entstehen.

Welch ein Unsinn meinen Sie, so etwas wird es nicht geben. Aber in Wassersportkreisen herrscht Unruhe, denn dasselbe Ministerium bereitet mit einer „Reform“ für seine Wasserverkehrswege nahezu Vergleichbares vor. Nachzulesen ist es in dem Entwurf zu einer Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und dem dazu bisher vorliegenden 5. Bericht und Stellungnahmen hierzu.

Worum geht es eigentlich? Zum Verständnis bedarf es eines kurzen geschichtlichen Rückblicks.

Bis zum Ende des ersten Weltkrieges (1918) befanden sich die deutschen Wasserstraßen überwiegend im Besitz partikularistisch handelnder Anrainer, also der Länder, Städte und zahlreicher privater Eigentümer. Seit Jahrhunderten hatten sie für den Schiffs- und Warenverkehr nicht nur nach Gutdünken Abgaben, Gebühren und Zölle erhoben, sondern auch selbstherrlich bestimmt, wessen Schiffe sie passieren durften und welche nicht. Dieser unhaltbare Zustand wurde schon in den Jahren nach der Reichsgründung 1871 sowohl in Anbetracht des rasch zunehmenden nationalen und internationalen Schiffsverkehrs als auch der ständig steigenden Ausbau- und Unterhaltungskosten der Wasserstraßen als unfriedigend empfunden.

Der erste Weltkrieg brachte, kurioser Weise durch die Tatsache, dass Deutschland ihn verloren hatte, eine Lösung. Der am 28. Juni 1919 in Versailles unterzeichnete Friedensvertrag erklärte in Art. 331 ff. die deutschen Flüsse zu internationalen Wasserstraßen. Das bedeutete, dass die Flusssanlieger auf ihre Rechte verzichten mussten. Zugleich mit der Hinwendung zu mehr Demokratie und veränderten Regierungsformen bot sich nun die Möglichkeit einer länderübergreifenden



staatlichen Lösung. In Artikel 97 der Weimarer Reichsverfassung vom 11. August 1919 – also mit Verfassungsrang – wurde bestimmt: „Aufgabe des Reiches ist es, dem allgemeinen Verkehr dienende Wasserstraßen in sein Eigentum und seine Verwaltung zu übernehmen.“ Es dauerte noch zwei Jahre bis nach langwierigen Verhandlungen mit den bisherigen Eigentümern zur Regelung aller Einzelheiten zwischen dem Deutschen Reich und seinen Ländern am 1. April 1921 ein Staatsvertrag geschlossen werden konnte, der am 29. Juli 1921 in Kraft trat. Es ist zu befürchten, dass Minister Ramsauer mit seiner „Reform“ das Rad der Geschichte zurückdrehen möchte. Diese sieht neben einer Personal- und Aufgabenverminderung und einer Rückgabe von Wasserstraßen an die Länder und Gemeinden eine Klassifizierung der verbleibenden Bundeswasserstraßen, deren Schwerpunkt eine Priorisierung auf das Hauptnetz und die gewerbliche Schifffahrt ist, vor. Dabei sollen sie je nach ihrem Güteraufkommen eingestuft und künftig unterhalten werden. In Klasse „A“ kommen Gewässer mit einem Gütertransportaufkommen von mehr als fünf Millionen Tonnen, in Klasse „B“ mit einem Transportaufkommen von drei bis fünf Millionen Tonnen, in Klasse „C“ von unter drei Millionen Tonnen jährlich. Danach wird ein erheblicher Teil der von Wassersport und -tourismus genutzten Gewässer in die Kategorie „Sonstige“ eingestuft, auf denen keine oder nur geringe Gütermengen transportiert werden. Diese will der Bund nicht mehr unterhalten. Konsequenz könnte das bedeuten: für die keine Karten mehr herausgegeben, in denen keine Seezeichen mehr aufgestellt oder ausgelegt werden und keine Baggerungen und Uferunterhaltungen mehr erfolgen.

Dadurch würden die ihnen anliegenden Werften, Häfen und Anlagen veröden und alsbald ver-

schwinden, soweit die Schiffssicherheit bei deren Anlaufen nicht mehr gewährleistet ist. Nicht mehr erhaltungswürdige Wasserstraßen werden künftig leichter dem Zugriff eines ausufernden Naturschutzes ausgesetzt, dem die Länder kaum Widerstand entgegensetzen können und werden, zumal die meisten mit der Ausweisung von Naturschutzgebieten nach EU-Forderung im Rückstand sind.

Um die Befürchtungen an einem Beispiel für das Hauptgebiet der Hamburger Segler ebenso plastisch wie drastisch darzustellen: Die Unterelbe würde vermutlich nur noch im Hauptstrom mit Glückstadt und Cuxhaven als einzigen Zielhäfen befahrbar bleiben. Das vielseitige Ästuar mit seinen Nebenflüssen, -gewässern und Zielgebieten wie Este, Lühe, Schwinge, Krückau, Pinnau, Lühesander Süderelbe, Haseldorfer Binnenelbe, Ruthenstrom, Kartoffelloch, Stör und Oste, die bisher auch der wichtigen Entlastung der Berufsschifffahrt im Hauptfahrwasser dienen, werden nicht mehr unterhalten, da sie kein oder nur ein geringes Transportaufkommen aufweisen. Sie werden versanden und bald wegen eintretender Unsicherheit nicht oder nur auf eigenes Risiko befahrbar sein, denn die Versicherer werden für Schäden, die beim Befahren aufgegebener Wasserstraßen entstehen, kaum noch eintreten wollen.

Für zahlreiche kleine, ohnehin schon allmählich von Verarmung bedrohte Ortschaften an den Nebenflüssen ohne industrielles Standbein wird der Rückgang des bisher lebhaften Wassertourismus spürbar werden. Das wird auch katastrophale Auswirkungen auf die in der „Reform“ vernachlässigte wirtschaftliche Seite des Wassersports haben.

Neben der bisher nahezu einheitlich geltenden Binnenschifffahrtsstraßenordnung ist zu befürch-

ten, dass es künftig wieder eine Vielzahl von landesrechtlichen und lokalen „Ordnungen“ mit einander widersprechenden Verkehrsregelungen, wie beispielsweise das Sonderrecht auf der Alster, geben wird.

Noch vor fünf Jahren sah es ganz anders aus. Der Wassersport schien als „Markt“ endlich auch in der Politik angekommen zu sein. Dieser neu gewonnenen Erkenntnis konnten sich auch die Parteien nicht verschließen. Die Bootswirtschaft und der Sport fanden ein offenes Ohr in der Politik, und so richteten 2007 während der großen Koalition, die CDU/CSU- und die SPD-Bundestagsfraktionen unisono den Antrag an die Bundesregierung, die „Attraktivität des Wassertourismus und des Wassersports zu stärken“. 2012 führten großmäulig angekündigte

„Neue Impulse für die Sportschiffahrt“ lediglich zu einer ebenso marginalen wie umstrittenen Änderung: der Anhebung der Pflichtgrenze beim Erwerb eines Führerscheins auf eine höhere kW-Leistung.

Diese Aktivitäten fanden auch die, offenbar nur kurzfristige, Zustimmung des Verkehrsministers, der heute genau das Gegenteil anstrebt. Von weit reichenden Regelungen für den Wassersport, „neuen Impulsen“, „Förderung der Attraktivität“ oder gar einem „Wassertourismusnetz“ ist nirgends mehr die Rede. Was nützt die Erleichterung beim Führerscheinerwerb, wenn das Fahrtgebiet des Wassersports künftig stark eingeschränkt wird? Die Umsetzung der Bundestagsinitiative zur Förderung des Wassertourismus wird durch die WSV-Reform ad



WEGENER JACHTWERFT

ES KOMMT AUF JEDES DETAIL AN.



Individuelle
Yacht- Neu-
und Ausbauten



Osmose-,
Maler- und
Lackarbeiten



Teakdecks,
Holzmasten,
Reparaturen



Rundum-
Service und
Winterlager

absurdum geführt. Wie sagte schon einer unserer großen politischen Altvordenen: „Was kümmert mich mein Geschwätz von gestern.“ Das gilt offenbar immer noch.

Sportschifffahrt ist Verkehr und rechtlich gleichgestellte Schifffahrt! In der mit der „Reform“ beabsichtigten Einschränkung der gesetzlichen Verkehrssicherungs- und Unterhaltungspflicht des Bundes auf Wasserstraßen dürfte also eine unzulässige Beeinträchtigung des in der (nie aufgehobenen) Verfassung von 1919, den Staatsverträgen von 1921 und Artikel 11 des Grundgesetzes der BRD – also mit Verfassungsrang! – verbrieften Rechtes auf Freizügigkeit der Schifffahrt gesehen werden. Darüber mögen Bundesrat und ggf. das Bundesverfassungsgericht zu gegebener Zeit entscheiden.

Nach dem Zeitplan unseres bayerischen „Großadmirals“ soll der Bundestag noch in dieser

Legislaturperiode das fertige Gesetz verabschieden! Es eilt also. Was ist bisher dagegen unternommen worden? Die politische Opposition erstreckte sich, soweit erkennbar, bisher auf die personelle Seite der Reform. Die im „Forum Wassersport des Deutschen Olympischen Sportbundes (DOSB) zusammengeschlossenen sieben Wassersportspitzenverbände, an ihrer Spitze der Deutsche Segler-Verband, haben dem Vorhaben mit einer gemeinsamen Stellungnahme vom 20. September 2012 widersprochen und fordern ihre – bisher unterbliebene – Beteiligung. Sie müssen „am Ball“ bleiben!

Wie ernst das BMVBS die Fragen zum Wassersport nimmt, machen die hierauf gegebenen Antworten deutlich. „Natur- und Umweltschutz werden künftig im Vordergrund stehen.“ Woher der Optimismus kommt „Dies (die Reform) würde die Attraktivität der Wasserwege für Sport und Tourismus steigern“ bleibt schleierhaft. Vielleicht so? „Die Nutzung durch die immer beliebteren muskelbetriebenen Wasserfahrzeuge kann so deutlich verbessert werden.“ und „Wo ein Fisch durchkommt kommt auch ein Paddelboot durch.“ Das erübrigt eigentlich jeden Kommentar!

Jürgen Schaper



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



Herzliche Glückwünsche!

Unsere Grüße und Glückwünsche gehen an alle diejenigen, die in den ersten beiden Monaten des Jahres Geburtstag haben. Besondere Grüße gehen wieder an alle alten und jungen Mitglieder, die in einen runden Geburtstag haben. Wir wünschen allen ein gesundes neues Lebensjahr – an Land und auf dem Wasser.

04.01	Hans-Jürgen Blohm	85 Jahre	04.02.	Klaus Schleusener	65 Jahre
05.01.	Wulfrin Bartel	75 Jahre	06.02.	Burckhard Richers	65 Jahre
08.01.	Elsbe Kraeft	75 Jahre	12.02.	Karl-Heinz Streber	80 Jahre
08.01.	Lorenz C. Stech	75 Jahre	12.02.	Ralf-Dieter Preuß	55 Jahre
11.01.	Heinz Schmidt-Rex	70 Jahre	14.02.	Jasper Behrendt	30 Jahre
11.01.	Dörte Stryi	50 Jahre	22.02.	Matthias Radden	50 Jahre
16.01.	Wilfried Reiners	60 Jahre	24.02.	Klaus Wernicke	55 Jahre
19.01.	Kurt Schröder	70 Jahre	27.02.	Wilhelm-Jürgen Becker	85 Jahre
21.01.	Oliver Klatt	50 Jahre	28.02.	Thomas Anbergen	60 Jahre
22.01.	Jörg Oellerich	55 Jahre	28.02.	Thomas Dieck-Schaper	60 Jahre
25.01.	Louis Carlos Svugr	20 Jahre			
26.01.	Kai Jancke	60 Jahre			
29.01.	Eric Siebel	50 Jahre			
03.02.	Tilman Kessling	10 Jahre			

Dr. med. Wulf Hein †

Am 8. November ist unser langjähriges Mitglied Dr. Wulf Hein im Alter von 88 Jahren verstorben. Mit der Familie betrauern wir den Verlust eines langjährigen SVAOe-Mitgliedes und Trägers unserer Silbernen Ehrennadel. Die Trauerfeier fand im engsten Familienkreis statt.

Jürgen Schaper

Rolf Bunkus †

Am 20. November 2012 starb im Alter von 78 Jahren unser langjähriges Mitglied und früheres Vorstandsmitglied Rolf Bunkus. Seine Bitte, im engsten Familienkreis auf See bestattet zu werden und keinen Nachruf zu veröffentlichen, müssen wir respektieren. Wir trauern um einen Freund, der sich um die SVAOe verdient gemacht hat.

Jürgen Schaper

Senatspreis und Elbe-Ausklang

Gelungener Saisonabschluss auf der Elbe

Am 29. September fand die von BSC und ASV veranstaltete Senatspreisregatta statt; am Folgetag die Elbe-Ausklang Regatta der SVAOe.

Nachdem der Senatspreis in den vergangenen Jahren wegen zum Teil unglücklicher Entscheidungen der Wettfahrtleitung unter dem Unmut der Teilnehmer litt, ist nun ein gelungener Neuanfang mit teilweise neuer Wettfahrtleitung gemacht worden. Bei ca. 4–5 Windstärken aus Süd und einem Mix aus Wolken und Sonne gingen 52 Yachten, davon sieben SVAOeer, auf den Parcours zwischen Lühesand und Blankenese.

Wie immer auf der Elbe waren Kenntnisse von Wassertiefen und Strömungsverhältnissen vorteilhaft. Heftige Abwechslung brachte eine ca. fünf Minuten andauernde Schauerbö, deren Herannahen als einen Meter hohe weiße Wand auf dem Wasser sichtbar war und die den Teilnehmern bei geschätzten 7–8 Windstärken einiges abverlangte. Der 20er Jollenkreuzer „Yella“ von Heiko Zimmermann (BSC) kenterte dabei, wurde jedoch von der Besatzung und zu Hilfe geeilten Begleitbooten wieder aufgerichtet. Nach der Bö drehte der Wind auf West, so dass mit kurzen Schlägen am Hans-Kalb-Sand gegen die Tide nach Wedel gekreuzt werden durfte, wo die Wettfahrt nach fast fünf Stunden von dem letzten Teilnehmer beendet wurde.

Ein Anrecht auf den begehrten Senatspreis gewann in diesem Jahr Andreas Benkert vom Altländer Yacht-Club mit seiner X-332 „Luxus“ nach berechneter Zeit (Yardstick) gegen 50 Konkurrenten vor „Finesse“ von Dr. Matthias Haufe (NRV) und „Pax“ von Klaus-Uwe Stryi (BSC) der

ein Anrecht auf den Hanseboot-Preis errang. Von den sieben teilnehmenden SVAOe-Yachten ersegelte Bernd Offermann mit der Albin-Express „offsite“ mit dem siebten Platz nach berechneter Zeit in der Gesamtwertung den Osterweg-Preis. „Nordic“ von Max Augustin lag nach gesegelter Zeit auf dem siebten Platz, gewann den Wilde-Wicht-Preis und in der Gruppe YS 90 bis 92 den zweiten Preis. Die Gruppe der Folkeboote bestand nur aus den drei SVAOeern „Plaste“ von Kay Louwien, „Fun“, Klaus Pollähn, und „Spanvogel“, Georg Pulver, die in dieser Reihenfolge auch durchs Ziel gingen. „Swift“, Andreas Gustafsson, und „Luv“, Stefan Hummelt, lagen nach berechneter Zeit in ihren jeweiligen Dreiergruppen auf Platz zwei.

Ausführliche Ergebnisse unter www.senatspreis.de

Wesentliche Verbesserung hat die Preisverleihung erfahren, die nun nicht mehr in der sterilen Halle, sondern am Grillplatz im Hamburger Yachthafen stattfand. Dort wurden zu sehr moderaten Preisen Getränke und Gegrilltes verkauft, und die Enge förderte die Gespräche unter den Teilnehmern. Bleiben nur die vielen Wanderpreise zu kritisieren, die teilweise ebenso hässlich sind, wie deren Vergabemodus lächerlich ist. Solche „lustigen“ Preise will heute keiner mehr haben. Die Teilnehmer nahmen es humorvoll und dankten der Wettfahrtleitung ausgiebig für einen schönen Tag.

Am Sonntag ging es bei wieder Süd Bft 5 schon um 09:00 Uhr morgens los, als der Wettfahrtleiter der Elbe-Ausklang Regatta die 31 Teilnehmer auf die Bahn zwischen Hetlingen und Schulau schickte. Statistisch ist beim Elbe-Ausklang das Wetter immer besser als beim Senatspreis, und so war es auch dieses Mal: Die Sonne schien, ohne von einer einzigen Wolke bedrängt zu



Flotter Start zur Elbe-Ausklang-Wettfahrt

Foto: Birgit Müller-Petermann

werden, was die Laune der Teilnehmer hob und die frühe Uhrzeit des Boardings vergessen machte. Bedingt durch die Windrichtung gab es keine spektakulären Taktiken, und die Teilnehmer

zogen mit hohen Geschwindigkeiten ihre Bahn. Dies wurde von einem Lotsen mal wieder völlig falsch eingeschätzt, denn ein Berufsschiff hustete sich hier ohne Not die Seele aus dem Leib. Leute



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
www.firmenich-yacht.de

Ein Unternehmen der



GOSSLER, GOBERT & WOLTERS GRUPPE

aus Wedel eilten in der Erwartung, dass etwas passiert sei, ans Ufer, wurden jedoch nur eines einsam vor sich hin tutenden Dampfers ansichtig.

Bei diesen herrlichen Verhältnissen war die Wettfahrt mit weniger als anderthalb Stunden für den Ersten und fast zweieinhalb Stunden für den Letzten viel zu kurz. Die Mannschaften blieben noch lange bei Kaltgetränken in den Cockpits sitzen und ließen die nun beendete Saison Revue passieren.

Marcus J. Boehlich

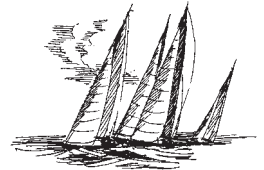
Ergebnisse Ausklang

Von den 30 Booten, die die Wettfahrt beendeten, waren 9 SVAOeer = 30%. Beachtlich ist der Erfolg von Lars Christiansen, der mit seiner Binnen H-Jolle „fettes brett“ sowohl nach gesegelter als auch nach berechneter Zeit Yardstick Gesamterster wurde! Berend Beilken wurde mit Ballerina 2“ nach berechneter Zeit insgesamt Dritter. Erste Preise ersegelten in ihren Gruppen „fettes brett“ (Lars Christiansen), „Fun“ (Klaus Pollähn) und „Ballerina 2“ (Berend Beilken). Die beiden SVAOe-J24 „Tinto“ und „Luv“ (wo waren die anderen?) wurden von der „New Generation“ (Kai Petermann, SVWS) geschlagen. Die „Tinto“ nur um 5 Sekunden! Andreas Gustafsson verfehlte in der 11 Boote starken Gruppe YR 100–108 mit 9 Sekunden den dritten Platz. „Tentakel“ wurde

in dieser Gruppe 7. und die von Sven Becker gesteuerte „Scharhorn“ landete auf Platz 10. Und Max Augustin segelte seine „Nordic“ in YS 90–99 auf Platz drei.

Die Elbe-Ausklang-Wettfahrt ist mit Wanderpreisen reichlich ausgestattet. Anrechte gewannen: auf den „Mia-Lisa-Preis“ „Nelli“, Dr. Jürgen Hauert (RVE), den „Cartouche-Preis“ „Ballerina 2“, Berend Beilken (SVAOe), den „Marcus Preis“ „New Generation“, Kai Petermann (SVWS), den „Shanty Preis“ „Havkarlen“, Jens Hormel (RVE), „Folkeboot Preis“ „Fun“, Klaus Pollähn (6. Anrecht!), den „Bulli Preis“ „Tinto“, Till Pomarius (SVAOe), den „Roy Preis“ „Pax“ Klaus Uwe Stryi (BSC), den „Snatch Preis“ „Astarea“, Jörg-Michael Satz, den Sabrinas Last Order Preis „Swift“, Andreas Gustafsson (SVAOe), den „Fliegender Holländer Preis“ „fettes brett“, Lars Christiansen (SVAOe), den „Georg Berg Preis“ „B 207“ Jörn Dietel (ASC), den „Radde Preis“ „wiki heihei“, Nils Fock (ASC) und den „fettes Brett Preis“ „fettes brett“ Lars Christiansen (SVAOe).

Ausführliche Ergebnisse unter www.svaoe.de



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

Gedanken zum Senatspreis

Der Philosophiewechsel macht sich bemerkbar

Beim Senatspreis 2012 konnte ich das sportliche Geschehen nur von den hintersten Plätzen aus beobachten. Die Sicht nach vorne auf die „Bühne“ Richtung Ziel wurde uns nicht nur durch eine knallharte Regenbö auf dem Mühlenberger Loch verwehrt, just als wir das Este-Fahrwasser gequert hatten und dabei fast so platt lagen wie der 20er Jollenkreuzer, der dort kenterte. Ein Wunder für mich, dass es nur einer war. Obwohl wir uns auf dem letzten Kreuzgang elbab von Airbus ins Ziel nach Wedel befanden, fing nach meinem Empfinden die Wettfahrt von vorne an, nämlich als wir uns nach der Regenwand wieder alle sehen konnten. Das galt auch für unsere drei Folkes aus der SVAOe: „Plaste“ (Louwien), „Spanvogel“ (Pulver) und „Fun“ (Pollähn). Auch der Sieger Kay Louwien – die Folkes landeten berechnet auf Platz 15, 20 und 30 – war indes ohne echte Chance auf das Treppchen unter den 54 Booten.

Der Senatspreis zählt zu den traditionellen Wettfahrten im Programm auf der Elbe. Aber gerade diese spezielle Wettfahrt hat trotz ihres hohen Anspruchs über die Jahre deutlich an allgemeinem Zuspruch verloren. Ich habe dort seit Jahrzehnten regelmäßig mitgesegelt und erinnere mich an sagenhafte 25 Meldungen bei den Folkebooten. Warum löst die Wettfahrt heute bei mir zwiespältige Gefühle aus? Man tut sich über die Jahre immer schwerer, für die zahlenmäßig immer kleiner gewordene Gruppe der kleinen und langsameren Boote einen für sie geeigneten Start einzurichten. Eingebunden in die Startgruppe der größeren und schnelleren Boote, sind sie von vornherein im Nachteil. Wenn z. B. in meinem Start von 20 Schiffen 17 größer

oder schneller sind, werde ich eingequetscht und übergemangelt bis mir die Luft ausgeht, egal wie gut d. h. vorausschauend ich starte und segle.

Die Wettfahrtleitung von ASV und BSC hegt im Augenblick noch die Hoffnung, dass die Talsohle durchschritten sein könnte. Aber wen erreicht man heute noch? Nachgeblieben sind nur jene Regattasegler, die auf allen Wettfahrten auf der Elbe erscheinen. Zwar gibt es weiterhin als Anreiz jene ehrwürdigen Preise, die sowohl auf noble als auch auf mokante Stifter zurückgehen, und von denen einige Trophäen sogar zur Überraschung auch auf jeden ahnungslosen Teilnehmer im Feld fallen könnten. Mit der Hoffnung, nach berechneter Zeit an die Spitze zu segeln, geht die Mehrheit kaum ins Rennen. Dabei war es ursprünglich das gesetzte Ziel, die Mehrzahl der Elbsegler zu animieren, sich wenigstens einmal im Jahr auf eine Regatta zu begeben, um das zu üben, was jeder eigentlich beherrschen möchte, das schnelle Segeln.

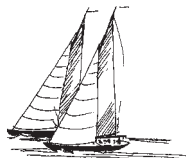
Warum liegen die Vorteile heute allein bei den größeren Schiffen mit den hohen Riggs, also Toptakelungen oder noch besser dem Karbonrenner mit einem oben stark ausgestellten Großsegel? Mit den jetzigen Bahnen, beginnend mit einem Start hinter dem Sand, sind starke Landabdeckungen und Flautenlöcher z.B. in Lee vom Lühe-Deich oder dem Auwald auf Hanöfersand vermach, die den kleinsten Booten am meisten schaden, wenn sie unter Land dem harten Strom ausweichen wollen. Es grenzt für mich an ein Wunder, dass wir mit genug Schwung das große Luftloch neben der neuen Lühe-Schulau-Fähre durchbrechen konnten, die gerade am Lühe-Anleger vertäut lag.

Um gegen die Tide dahin zu kommen und weiter zu einer Marke an der Süd bei der Lühesandspitze, bedurfte es eines geduldigen,

kalkulierten Hüpfens von einer Stackspitze zur nächsten. Geht das aber schief, wie bei einer „Express“ vor uns, knallt man auf die Steine des Stacks unter Wasser. In der umkämpften Klasse der „Expressen“ ist bei einem Yardstickwert von 105 immerhin noch die Chance gegeben, den Anschluss an das Feld zu halten. Mit den Plätzen vier von „Franzbröd“ (Ingo Schütze) und sieben „Offsite“ (Chr. Offermann, SVAOe) schlugen sie sich achtbar. Die Expressen nutzen seit Jahren skandinavisches Wissen, trimmen ihr Rigg extrem, und dank vehementer Konkurrenz innerhalb der Klasse kommt der jeweilige Sieger mit einiger Konstanz „ins Geld.“ Aber Sieger nach berechneter Zeit wurde am Ende „Luxus“ eine X 332 von Andreas Benkert ,AYC -Yardstick 93. Merkmal: hohes Rigg, große Segelfläche.

Ich frage mich, was reitet einen Segelausschuss, ein Programm von fast 10 Seiten zu schreiben, es online zu stellen, wenn ich als Teilnehmer einfach nur rechtzeitig erfahren möchte, wer mit mir segelt und welche Bahnen angesagt werden? Abschreiben, speichern oder alles ausdrucken? Reine Ressourcenverschwendung! Geht es nicht auch bescheidener? Ich könnte noch länger fortfahren mit dem Thema, wie vergrault man erfolgreich noch mehr Teilnehmer. Aber Stopp: Diskutiert mit den Veranstaltern ASV und BSC haben wir in den letzten Jahren genug. Man nehme den Senatspreis also in Zukunft besser als Übungseinheit vor der „Elbe-Ausklang“ der SVAOe.

Klaus Pollähn.



Vier SVAOe-J24 bei den „German Open“

Ein gutes Regattawochenende in Boltenhagen

Nach einer langen Sommerpause voller Bachelorarbeiten und Bewerbungen in unserer Crew fuhren wir endlich wieder auf eine Regatta! Vom 7. bis 9. September fand in Boltenhagen an der Ostsee die Deutsche Meisterschaft der J24 statt. Die Veranstaltung lief unter der NRV Champions Week, sodass wir unsere Bahn mit 5.5ern teilten.

Am Donnerstag reiste die Vorhut früh in Boltenhagen an, polierte, stellte den Mast, krante die „Juelssand“ und schlug unser Lager mit dem „Hungrigen Wolf“ und der „Tinto“ auf dem Campingplatz auf. Als der Rest der Mannschaft gerade noch pünktlich zu Eröffnungsfeier eintraf, war schon alles erledigt. Dank enger Kontakte zum Regattabüro (welches für uns noch eine Nachtschicht nach der Eröffnungsfeier schob – Danke!!) konnten wir noch abends alle SVAOeer einchecken und sparten uns das lange und frühe Anstehen am Morgen vor der ersten Wettfahrt!

So konnten wir den ersten Wettfahrttag ohne organisatorische Vorarbeiten beginnen! Wir starteten in einem Feld von 29 Schiffen bei frischem Wind und nassem Wetter die erste Wettfahrt und wurden 12. Die Abläufe an Bord liefen gut, und wir stellten mit Zufriedenheit fest, dass wir auch zu fünft, also einem Crewmitglied weniger als gewöhnlich, sehr gut zurechtkamen. Zwar fehlten uns so um 70 kg Gewicht auf der Kante, doch das würde uns in den kommenden Tagen mit Leichtwind nur freuen!

Nach langem Warten und vielen Winddrehern durften wir endlich zur zweiten Wettfahrt starten. Auch dieses Rennen lief für uns gut, genauso wie die folgende dritte Wettfahrt, so dass wir



Startgedrängel

nach drei Wettfahrten als Zwischenergebnis auf dem 10. Platz standen. Doch es war noch ein viertes Rennen für diesen extrem langen Tag angesetzt. Da die Startlinie stets zu einer Seite klar bevorteilt war und das J24-Feld eher zu den aggressiveren Startfeldern gehört, gab es vier Rückrufe, bis endlich alle auf dem Kurs waren. Da wir uns beim letzten Start, der unter Black Flag gestartet wurde, einen Frühstart geleistet hatten, katapultierte uns unser Ausscheiden auf der Ergebnisliste nach hinten. So segelten wir als erste in den Hafen, wo wir mit Stegbier und Grillgut begrüßt wurden.

Der zweite Wettfahrttag startete mit Sonnenschein und durchmischem Wind und Wetter:

Mit tollen Trimm und guten Ergebnissen segelten wir drei Wettfahrten. Danach wartete die Champions Party mit einem großen Aufgebot an Salaten, Gegrilltem, Brot, Nachtisch, Bier, Musik und Feierei auf uns. Sonntag war der letzte Regattatag. Wir hatten bestes Wetter mit Sonne, Leichtwind und fast noch sommerlichen T-Shirt-Bedingungen. Zwei Wettfahrten wurden reibungslos gestartet, so dass wir frühzeitig mit dem Abbau und Kranen fertig waren.

Die German Open und Champions Week wurde mit einer sonnigen Siegerehrung inklusive Gesangseinlagen von deutscher und finnischer Seite sowie der Taufe des Deutschen Meisters in der J24, der „Rotoman“ (BSC) beendet. Wir landeten



Dichtes Feld vorm Wind

mit „Juelssand“ nach neun Wettfahrten auf dem 14. Platz vor „Tinto“, mit der „Luv“ auf Platz 24. Einen Glückwunsch an „Hungriger Wolf“, der insgesamt Siebter wurde und einen ersten und zweiten Platz in die Wertung einbrachte.

Es war ein rundum sehr schönes, gut geplantes Wochenende mit viel Sport, leckerem Essen und Getränken.

P.S. Während der Regatten waren tägliche Berichte und Fotos von uns im Internet zu finden unter: <http://juelssand.wordpress.com/>

Caren/Johann Huhn

Aus der Sicht der „Tinto“

Senatspreis Berlin – vier SVAOe J24-Crews erfolgreich

Am 12. Oktober packten wir unsere Sachen, hängten das Schiff ans Auto und düsten ab zum diesjährigen Senatspreis nach Berlin. Nach Ankunft am Berliner Yacht Club mussten wir leider feststellen, dass wir trotz Abfahrt am Nachmittag zu spät waren, um „Tinto“ noch kranen zu können. Somit bezogen wir erstmal unser Zimmer im BYC-Clubhaus, in dem man bei rechtzeitiger Anmeldung gegen eine kleine Spende schlafen darf. Der Abend endete dann mit einer lustigen Wohnungsbesichtigung bei Caren (von der „Juelssand“), die nach Berlin gezogen ist.

Am folgenden Morgen ging es für alle früh hoch, da noch diverse J24, Platu 25, H-Boote und Starboote gekrant werden wollten. Wir hatten Glück und mussten nicht lange warten, sodass wir nach dem Stellen den Mastes noch ein gemütliches Frühstück in der Gastronomie verkosten konnten.



Senatspreis auf der Havel

Nachdem wir uns bei bestem Wetter auf dem Wannsee ein bisschen eingesegelt und diverse Manöver durchprobiert hatten, ging das lustige Suchen nach dem Startboot los, denn es gab keine Steuermannsbesprechung. In den Segelanweisungen wurde das Gebiet nur sehr grob eingegrenzt, und so klein ist der Wannsee ja auch nicht. Nach erfolgreicher Suche und Vergleichen mit der „Luv“ gab es erstmal Startverschiebung und das auch sehr lustige „Klar zum Start sein“, denn in der Segelanweisung stand zur Startreihenfolge nur, dass die nicht vorgeben ist und somit wohl spontan auf dem Wasser festgelegt wird. (Da muss man die SVAOe loben, deren Segelanweisungen immer klar formuliert sind).

Nach einem gelungenen Start kreuzten wir „über rechts“ (es ging das ganze Wochenende „über rechts“) zur ersten Tonne, und wir konnten feststellen, dass wir sehr gut rausgekommen waren. Nach einem Downwinder und einer weiteren Kreuz hatten wir uns auf den ersten Platz gesegelt! Wir waren schon ganz kribbelig, ob wir den letzten Downwinder und den kleinen Schlag ins Ziel durchhalten würden. Bis zur letzten Tonnenrundung hielten wir uns vor dem immer gefährlicher werdenden „Hungrigen Wolf“, und dann, haha, zwei Tonnen neben dem Zielschiff... eine mit einem blauen Streifen, die andere die Starttonne – und in der Segelanweisung keine Beschreibung des Ziels!

Verunsichert, welche Tonne das Ziel sein könnte, verloren wir den Platz und mussten dem „Hungrigen Wolf“ ins Ziel folgen. Die zweite Wettfahrt verlief ähnlich der ersten, nur dass sich diesmal die „Luv“ den ersten Platz schnappte. Bei dieser Wettfahrt ist erwähnenswert, dass sich die Wettfahrtleitung des Zielschiffs wohl nicht einigen konnte, ob die „One Senior“ vom JSC oder die „Oste Strolch“ vom HSC als 10. Schiff ins Ziel gesegelt ist. In diesem Fall gab man in Berlin beiden Booten 10,5 Punkte. Die dritte und letzte Wettfahrt des Tages endete für uns nicht ganz so erfolgreich, nicht nur hinsichtlich des Ergebnisses, sondern auch, da wir vor dem Start leider einen Crash mit einer anderen J hatten.

Am frühen Abend wartete das Abendprogramm des BYC auf uns. Es wurde ein wirklich großes Buffet mit einem Spanferkel und einem ganzen Schwein am Spieß geboten sowie reichlich Bier

und sogar Cocktails. Später am Abend heizte uns der DJ ordentlich ein, und man kann mit Recht behaupten, dass die Tanzfläche größtenteils von den Hamburger Crews eingenommen wurde.

Der Sonntag begann wie der Vortag. Wir segelten uns ein, stellten alles auf die stärker gewordenen Windverhältnisse ein und glichen mit „Luv“ an. Die erste Wettfahrt des Tages lief wieder sehr gut für uns. Die Winddreher waren wieder fast wie am Vortag, und die rechte Seite bewährte sich. Vor der zweiten und letzten Wettfahrt des Tages nahm der Wind so zu, dass wir die Fock setzten, die wir jedoch schon beim ersten Downwinder wieder gegen die Genua austauschten.

Nach Beendigung der Wettfahrt ging wie immer das Wettrennen in den Hafen los. Wer zuerst kommt, wird zuerst gekrant. Zum Abschluss gab es dann natürlich die Preisverteilung mit

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

folgenden Ergebnissen der SVAOe-Truppe: „Hungriger Wolf“ auf dem zweiten Platz, Punktgleich gefolgt von uns mit „Tinto“ auf dem dritten, „Luv“ mit einem Punkt knapp am Preis vorbeigesegelt auf Platz sechs und „Juelssand“ auf Platz 11 von insgesamt 19 gestarteten Booten. Alles in allem ein gelungenes Wochenende. Der BYC gibt sich immer sehr viel Mühe, und so ist diese Veranstaltung ein fester Termin in unserem Regattakalender geworden. Gewonnen hat übrigens die „Rotoman“ vom Blankeneser Segel-Club. Photos gibt's auf der Internetseite des BYC leider bis heute nicht!

Luise Boehlich

Unsere vier J24 auf der Alster

„Väterchen Frost“ bei wechselnden Winden

Zum Ausklang der Regattasaison hatte sich dieses Jahr wieder einmal eine ansehnliche Menge an Seglern zusammengefunden, um winterliche Temperaturen und Starkregen erwartend auf der Alster die „Väterchen Frost“-Regatta auszutragen. Doch das Hamburger Wetter überraschte mit spontanem Sonnenschein und nahm allen notorischen Nörglern buchstäblich den Wind aus den Segeln. Auch die vier J24 der SVAOe „Hungriger Wolf“, „Juelssand“, „Luv“ und „Tinto“ ließen sich diese Gelegenheit natürlich nicht entgehen.

Mit dem Windproblem hatten allerdings alle Segler im 28 Boote zählenden Feld zu kämpfen. Wind war, vor allem am Sonnabend, eher wenig. Wer die Alster kennt, weiß, dass es dort bei schwachen Winden und den damit einherge-

henden tückischen Drehern schon manch einen zur Weißglut getrieben hat. So erging es dann in den ersten zwei Wettfahrten auch uns. Die Starts gelangen nicht so, wie wir es uns gewünscht hätten. Wir mussten wiederholt aus der dritten Reihe starten. Auch nachdem wir uns aus dem Getümmel am Start herausgearbeitet hatten und im freien Wind segeln konnten – sofern man davon auf der Alster überhaupt sprechen kann – waren wir nicht ganz zufrieden mit unserer eigenen Performance.

Normalerweise wird nach einem schlechten Start nämlich das Programm „Feld von hinten aufrollen“ abgespult, aber irgendwie schien es, als ob sich der Wind gegen uns verschworen hatte. Egal wohin wir segelten, der Wind drehte immer gegenan. Es ging sogar so weit, dass wir tatsächlich ein- oder zweimal die Luvtonne als Letzter rundeten. Glücklicherweise wurde im Ziel abgerechnet, und auf dem Weg dorthin erreichte uns dann doch die eine oder andere Bö, die uns etwas weiter nach vorne blies.

Allerdings trauten wir uns nach den drei gesegelten Wettfahrten am Sonnabend nicht, einen Blick auf die aushängenden Zwischenergebnisse zu werfen. Am Sonntag folgten bei etwas konstanterem Wind zwei weitere Wettfahrten, die uns allerdings keine wirklich besseren Platzierungen einbrachten.

Ob es nun an den hinterhältigen Winden auf der Alster lag oder an dem noch von der Alsterglocke stammenden mitgeführten Leergut konnte nicht gänzlich geklärt werden. Andere Crews kamen mit den Bedingungen jedenfalls besser zurecht, wie zum Beispiel die „Tinto“, die am Ende mit einem respektablen zehnten Platz bestes SVAOe-Schiff wurde.

Jannik Dühren

Peter Gast Schifffahrtsregatta

Dreißigmal dasselbe Ziel und kein bisschen langweilig

Bei idealen Windverhältnissen starteten am Samstag, den 25. August 2012 um 09.00 Uhr 138 Yachten zur Peter Gast Schifffahrtsregatta von Schleimünde nach Ærø. Damit blickt die Veranstaltung auf eine nun 30-jährige Tradition zurück. 1983 hatte wohl keiner der ersten Teilnehmer und Initiatoren gedacht, dass sich diese Wettfahrt zu einer der größten Privatregatten der Welt und noch dazu zu einem der wichtigsten Termine im Kalender der gesamten Schifffahrtsbranche entwickeln würde.

Nachdem am Vorabend der Regatta sich die persönlichen Gäste des Veranstalters Peter Gast Shipping bereits in der Halle der Werft Henningsen & Steckmest in Kappeln zum traditionellen Spanferkelessen trafen, hieß es am Sonnabend um 07:30 auslaufen. Prächtig beflaggt fuhr eine Flotte von über 150 Booten die Schlei Richtung Mündung zur Startlinie. Ab 09.00 Uhr wurden in fünf Starts und neun Klassen alle Yachten auf den Regattakurs geschickt.

Nach einem schnellen Rennen bei auffrischendem Wind riss passend zur Ankunft der ersten Boote in Ærøskøbing der Himmel auf und sorgte so dafür, dass die Mannschaften das hanseboot-Einlaufbier bei Sonne genießen konnten. Der Hafen bot mit den hunderten Flaggen einen prächtigen Anblick. Insgesamt 132 Yachten kamen ins Ziel, es gab sechs Aufgaben und keine Proteste und damit wenig Arbeit für Wettfahrtleiter Marcus Boehlich (SVAOe) und sein größtenteils durch die Nordseewoche erprobtes Team.

Der traditionelle Dorfrundgang von mehr als 1200 Gästen hinter dem dänischen Spielmanns-

zug wurde herzlich durch Winken und Zurufe der Bewohner und Besucher des idyllischen Ærøskøbing begleitet. Seit Jahren wird von der Eventagentur TMI eine Zeltstadt mit großem Festzelt aufgebaut, in dem die Siegerehrung bei gesetztem Essen stattfindet. Dort begrüßten neben den Veranstaltern Dieter und Christian Gast weitere Redner die Gäste: Frank Horch, Hamburgs Wirtschaftsminister, betonte in seiner Rede, dass in Anbetracht der aktuellen schwierigen Lage der maritimen Wirtschaft ein norddeutscher Schulterschluss notwendig sei. Auf jeden Fall aber müsse die Tradition der Schifffahrtsregatta fortgesetzt werden. Auch Senator Günthner aus Bremen unterstrich die Bedeutung einer übergreifenden norddeutschen Zusammenarbeit unter Einbeziehung der Politik: „Die Schifffahrt ist nicht schuld an der Wirtschaftskrise, sondern andere.“

„Nichts bleibt so wie es ist“, meinte Jürgen Fitschen, Co-Chairman des Management Boards der Deutschen Bank, zur aktuellen Lage in der Schifffahrt und betonte dabei seine Verbundenheit mit der Branche. Bemerkenswert war die auf Deutsch gehaltene Rede des Bürgermeisters von Ærø, Karsten Landro, ein Appell für länderübergreifende Toleranz und Zusammenarbeit. Für die Gastfreundschaft in Ærø wurde er von der Familie Gast mit einem wertvollen Gemälde geehrt. Prominente Regatta-Teilnehmer waren u.a. Herr van der Noordaa, Vorstand Germanischer Lloyd, Dr. Kaulvers, Vorstand der Bremer Landesbank, sowie Dr. Vogelsang, Vorstand der HASPA, und viele andere.

Für mächtig Stimmung sorgte der Hamburger Starpianist Joja Wendt. Er verglich seine Arbeit am Grönder der „Haspa Hamburg“ mit seinem Klavierspiel: voller Einsatz und hohe Geschwindigkeit. Seine Klaviereinlagen, gepaart mit eben-

so virtuosem Wortwitz, wurden mit mehrfachem Wunsch nach Zugaben belohnt.

Zur Preisverleihung wurden in neun Gruppen jeweils die ersten 3–4 Yachten geehrt. Erstes Schiff im Ziel war die schnelle TP52 „Stevewonder“ mit Profisegler Tim Kröger am Ruder. Sieger in der schnellen Klasse ORC-Club A wurde die „Leu“, eine J/V 45. In der Gruppe der Oldtimer gewann die „Hera“, eine wunderschöne Abeking & Rasmussen Yawl. Oltmann Thyen, Skipper der „Havoc“, wurde Erster in der Gesamtwertung nach ORC-Club und gewann die von Marinepool gestifteten Viptickets für die Extreme Sailing Series.

Nach der Siegerehrung heizte die Band „Max und Friends“ den Tanzwütigen bis 02.00 Uhr morgens kräftig ein. Erst bei Sonnenaufgang leerten sich die Zelte endgültig. Morgens konnten sich die Segler beim Frühstück der „boot Düsseldorf“ treffen. Zu welchem Einsatz die

Menschen der Schifffahrtsbranche in der Lage sind, zeigt sich auch daran, dass bereits um 10.00 Uhr fast alle Schiffe den Hafen wieder verlassen hatten.

Hintergrundinformationen:

Die erste Regatta wurde 1983 von Peter Gast ins Leben gerufen. Peter Gast nimmt immer noch aktiv an der Regatta teil, hat aber in den letzten Jahren die Organisation an die nächste Generation, seine Söhne Dieter und Christian Gast, abgegeben. Um dieses Event organisieren zu können, hat die Peter Gast Shipping GmbH mit der „Peter Gast Schifffahrtsregatta GmbH“ inzwischen eine eigene Veranstaltungsfirma gegründet. Die Wettfahrtleitung sowie das Organisationsteam bestehen aus ca. 40 Personen, die auf 12 Begleitschiffen, Schlauchbooten und Sicherungsbooten teilnehmen.

Die Idee hinter der Regatta liegt nicht so sehr im sportlichen Wettkampf, sondern in der Möglich-

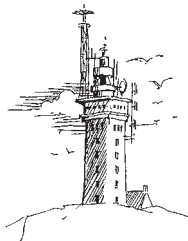


Angemessenes Zielschiff, besser geht es nicht. Dank an Svitzer.

keit eines maritimen Zusammentreffens. Es soll als Kontaktbörse, als Plattform für interessante Gespräche und die erste Anbahnung von Geschäften dienen. Während der Wirtschaftskrise ermöglicht die Regatta es vielen Teilnehmern, wieder enger zusammenzurücken, sich auszutauschen und gemeinsam in lockerer Atmosphäre Lösungen zu finden. Das Segeln im Team ermöglicht es, unkompliziert geschäftlich miteinander umzugehen.

Der geschäftliche Charakter der Veranstaltung steht somit im Vordergrund, Proteste sind zu vermeiden. „Unstimmigkeiten können bei einem Glas Bier beigelegt werden“ – so steht es in der gedruckten Ausschreibung. Das ist – neben dem persönlichen Engagement der Familie Gast – wohl eines der wesentlichen Erfolgsgeheimnisse der Regatta. Die teilnehmenden Yachten repräsentieren auch die Geschichte des Segelsports: Vom Klassiker wie dem 12er „Heti“, über Fahrtensschiffe wie die Halberg Rassy 39 „Pegasus“ und Hightech Renner wie die Neige-Kiel-Yacht „Outsider“ segeln sie in passenden Gruppen aufgeteilt untereinander um die Wette.

Hans Genthe



„Everglow“ erfolgreich

Peter Koenig siegt vor den Seychellen

Peter Koenig, ehemaliger Eigentümer von „Yachthandel Baum und Koenig“, lebt nun als Auswanderer auf den Seychellen und segelt dort natürlich. Selbstverständlich Klassiker. Er schreibt uns:

Meine „Everglow“ eine Mälär 30, 1944 bei Gustav Plym, Neglinge Varvet, gebaut, hat die Seychelles Yacht Club 2012 Series über Alles gewonnen. Die SE-Monsun Series wurden dieses Jahr in 13 sogenannten Regatten ausgesegelt, wovon ich immerhin 12 mitgesegelt habe – je-



Erfolgreich vor den Seychellen: Peter König am Ruder seiner fast 70-jährigen „Everglow“

weils zu zweit mit meiner Liebsten Jenny oder wechselnden Mitsieglerinnen oder auch alleine. Lt. hiesiger Formel ist die alte Dame drittgrösste Yacht im Feld von insgesamt 16 Booten – von einer Beneteau 28' über Rennkatamarane, 47' cruising cats bis hin zu einer Jeanneau 50' (welcher ich tatsächlich vergüten muss...).

Mit Grüßen von den Seychellen
Peter Koenig

„Gunvør XL“ nun in Afrika

Die World ARC-Flotte ist in Südafrika angekommen. Auf dem letzten Regattabein über 1370 Seemeilen von Reunion nach Richardsbay führte Daniel Rüter die „Gunvør XL“ erfolgreich durch den Südostpassat. Nach all den vergangenen „First-Ship-Home“- und „Sieger nach berechneter Zeit“- Ergebnissen wurden sie diesmal



Karsten Witt, Michael und Daniel Rüter bei der Übergabe des SVAOe-Standers im Zululand-Yacht-Club

Zweiter aus einer Flotte von 21. Kann man nun auch nicht meckern. Herzlichen Glückwunsch, Daniel und Mannschaft! Die Eigner Sheila und Karsten Cooke-Witt sind sehr zufrieden. „Da wir die letzten -zig Male gewonnen haben, ist

das auch ok. Dafür ist wenig zum Basteln. Ist auch besser so“

Vom Zululand-Yacht-Club wurden die Regattateilnehmer großartig aufgenommen und mit einer „legendären“ Party, wie die World ARC Homepage (<http://www.worldcruising.com/WORLDARC2012/index.aspx>) schreibt, willkommen geheißen. „Zululand-Yacht-Club – Worth sailing an ocean for“, hatten die Gastgeber sich als vielversprechenden Slogan ausgedacht. Offenbar haben sie das Versprechen gehalten. Karsten Witt, Daniel Rüter und Michael Rüter haben auch hier die SVAOe-Farben hochgehalten.

Mehr als 2/3 der sportlich-touristischen Weltumsegelung von und bis St. Lucia/Westindien sind nun geschafft. Bis Anfang Januar 2013 haben die Schiffe Zeit, die 720 Seemeilen ohne Regatta-Anstrengungen nach Kapstadt zu versiegeln. Dennoch hat die Strecke es in sich. Der Südostpassat an der afrikanischen Ostküste geht ohne nennenswerte Rossbreiten in kräftige südwestliche bis westliche Winde über, denen ein Strom von bis zu 1,5 Knoten entgegengesetzt. Das kann anstrengend werden. Wir wünschen der „Gunvør XL“ und ihrer Besatzung eine gute Reise und sind gespannt auf eine frohe Botschaft aus Kapstadt.

GAN



seit. 1892 Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG

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

www.seemannsoehne.de

**Bestattungen aller Art
und Bestattungsvorsorge**

*Seemann
& Söhne*

420er- und Opti-Regatten auf der Alster.

420er Hamburger Meisterschaft des HSC

Der Hamburger Segel-Club richtete die erste Herbst-Verbandsregatta auf der Alster am Wochenende, dem 1./2. Sept. als „Hamburger Meisterschaft der 420er 2012“ aus.

Am Sonnabend konnten bei schwachen Winden drei Wettfahrten gesegelt werden und am Sonntag bei viel Sonne und Wind mit 3 Bft, in den Böen 4 Bft, zwei Wettfahrten. Es waren insgesamt 18 Teams gemeldet. Von der SVAOe segelten drei Mannschaften mit. Hamburger Meister wurden Henry Peter und Finn Olsen vom MSC. Die SVAOe belegte folgende Plätze: 10. Lars Hauschildt, Marvin Greiner, 14. Jette Lyssewski, Jelena Zwirner und 16. Rosalie Jacobsen, Merle Greiner.

Opti-Anfänger-Regatta 2012 – „Opti Treff“ des YCM

Der Yacht-Club Meridian hat am selben Wochenende die Opti-Anfängerregatta „Opti-Treff“ mit insgesamt vier Wettfahrten für die Anfänger unserer gemeinsamen Anlage mit insgesamt 36 Opti-Kindern ausgerichtet. Eine super Veranstaltung bei optimalen Bedingungen gerade für die „Kleinen“. Am Sonnabend bei wenig Wind und leicht bedeckt und am Sonntag bei Sonne und Wind mit ca. 3 Bft. Hier waren insgesamt neun Teilnehmer aus der SVAOe am Start In der Gruppe B mit 19 Kindern siegte Katja Schmidt-Maag (MSC). Die SVAOe-Kinder belegten die folgenden Plätze: 4. Helene Scheder-Bieschin, 5. Fritz Meyer, 9. Chris Siewert, 13. Maya Franzius und 18. Linea Zwirner.

In der Gruppe C (Anfänger) mit 17 Kindern lag Mats Wohler (SCRhe) vorn. Die SVAOeer belegten die Plätze: 7. Livia de Boer, 9. Tilmann Keßling, 10. Justin Dennert, 17. Jan Meyer.

Thomas Lyssewski

Beckerbillett · Hamburg
 Eintrittskartendruck und Kassensysteme

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



Die Jüngsten erkunden die Unterelbe, hier vor Twielenfleth

Schönes Wetter half mit

Elbeausfahrt der SVAOe-Optikinder

Einer der Höhepunkte unserer jährlichen Opti-Aktivitäten ist die Elbeausfahrt. Fortgeschrittene und RegattaseglerInnen können dabei ihre Segelkünste auf der Elbe ausprobieren. Das Segeln auf der Unterelbe ist im Gegensatz zur gewohnten Alster und den meisten Regattareviere von Tide und Großschiffahrt gekennzeichnet. Für manche Kinder ist ein Wochenende ohne Eltern, Bett, Strom und fließend Wasser, dafür mit Schlafen im Zelt und Baden in der Elbe auch ein wichtiger Grund, sich lange vorher darauf zu freuen.

Am Wochenende 18./19. August war es wieder so weit. Dank der routinierten Organisation von Birgit klappte der Transport von Optis und Begleitboot „Ben“ nach Wedel und Einkauf der Verpflegung reibungslos. Von der Hamburger Segler Jugend haben wir dazu noch „Comander Finchen“ ausgeliehen.

Mit der letzten Ebbe starteten wir gegen 10.45 vom Hamburger Yachthafen in Wedel, die Kenterrung der Tide erwischte uns zwar schon hinter

Lühesand, aber mit geschicktem Aussegeln dicht unter Land (siehe Bild) und einer weiteren Elbquerung in Höhe Stadersand erreichten wir unser Ziel Bishorster Sand. Dort wurde unser Zeltcamp aufgebaut, bei schönstem Sonnenschein gebadet und von den Kindern auf dem Ring hinter dem Motorboot so manche Runde gedreht. Grillen, zum Sonnenuntergang nochmals baden und Stockbrot backen schloss den Abend ab. Diesmal waren einige Worte nötig, um die Kinder zur Ruhe zu bringen. Im vergangenen Jahr war das nicht nötig. Da war das Segeln wohl anstrengender.

Am Sonntagmorgen gab es nach dem Frühstück nochmals Wasserspaß, bis dann kurz nach Niedrigwasser wieder Kurs auf den Yachthafen genommen wurde. Die ganze Strecke bis Wedel musste gekreuzt werden, trotz mitlaufender Flut ein respektable Weg für die Kinder in ihren kleinen Booten. Unterwegs konnten einige Erfahrungen mit der Tide gemacht werden. Die Kinder, die sich – unter Aufsicht und mit Hinweisen auf die Schifffahrt – ins Fahrwasser getraut hatten, merkten schnell wie stark die Tide auf der Elbe schieben kann.

In Wedel konnten dann Eltern ihre „Kleinen“ wieder in die Arme schließen. Abtakeln, Verladen und ein schönes Büffet schlossen die Ausfahrt ab. Der Rücktransport der Boote ist Routine. Vielen Dank an die netten Kinder, die hilfsbereiten Eltern und an die Begleiter Birgit, Hilke und unseren FSJler Mark.

Jan Hauschildt

Opti-Wintersegeln

Drei Vereine segeln auf der Alster ab

Wie schon in den letzten drei Jahren hatten wir zusammen mit dem Blankeneser Segel-Club (BSC) und jetzt in diesem Jahr auch mit dem Segel-Club Unterelbe (SCU) ein gemeinsames Opti-Winter(ab)segeln an unserer Alsteranlage. Das Segeln findet nach den Herbstferien jeden Sonnabend von 10:30 bis 12:30 Uhr statt. Am 1. Dezember werden dann die SVAOe- und die Gast-Optis von der Anlage Alsterufer geräumt.

Insgesamt sind wir immer zwischen 15 und 20 Optis, die zum Teil in einer Gruppe oder auch in zwei Gruppen zusammen auf der Alster segeln. Jeder der Vereine stellt ein oder zwei Trainer, so dass wir kleine Regatten, Teamrace oder auch Matchrace segeln können. Die Kinder sind von 8 bis zu 13 Jahren alt. Es ist toll, wie sie immer wieder begeistert vom Wasser kommen.

Wir hatten einen schönen goldenen Oktober und noch einen „warmen“ November. Am Wochenende 17./18. November hatten wir leider nur 3° C und Nebel. Die Windbedingungen waren immer gut, so dass auch spezielle Trainingsmaßnahmen durchgeführt werden konnten. An Land sorgen die Eltern dann für einen warmen Kakao und eine warme Suppe.

Auf Dickschiffen

SVAOe-Jugend bei der Nautic-Young-Stars-Regatta

Die Nautic-Young-Stars ist eine Regatta für jugendliche Segler auf „Dickschiffen“ und wird seit einigen Jahren von der Firma Charterzentrum und der Segler-Vereinigung Heiligenhafen e.V. durchgeführt. Am Wochenende 12. bis 14. Oktober 2012 fand die Veranstaltung wieder mit über 63 Schiffen statt. Die meisten Yachten werden für eine geringe Gebühr vom Charterzentrum zur Verfügung gestellt. Das ist eine großzügige Geste und natürlich auch Werbung. Auf jeden Fall wird den meisten Jugendlichen, die sonst von den Jollenbahnen kommen, erstmalig die Gelegenheit geboten, auf Kielyachten zu regatieren. Viele Teilnehmer reisen dafür aus ganz Deutschland an. Jede Mannschaft darf nur aus zwei Erwachsenen sowie aus Jugendlichen unter 18 Jahren bestehen.

Das Feld von über 60 Teilnehmern wurde nach Yardstick in etwa zwei gleich große Hälften geteilt. Die SVAOe war mit drei Mannschaften vertreten, die alle in der Gruppe II mit 31 Teilnehmern starteten. In der Gruppe I waren die größeren Schiffe mit der kleineren Yardstickzahl und 32 Startern.

Am Donnerstag und Freitag konnte trainiert werden. Am Sonnabend fand die Regatta in zwei Läufen statt. Die Sonne schien den ganzen Tag. In der ersten Wettfahrt herrschte kräftiger Wind aus SW mit 5–6 Bft und einzelnen Böen. Die zweite Wettfahrt war dann etwas kommoder mit SW 3–4.

Der Start erfolgte direkt vor der neuen Seebrücke in Heiligenhafen am Fehmarnsund. Das „Dreieck“ war ca. 9 sm lang, was wir in gut zwei Stunden absegelt haben. Alle Schiffe

durften nur mit Vorsegel und Großsegel segeln. Ein Spinnaker war nicht erlaubt.

In der Gesamtwertung der Gruppe II erreichten unsere Boote folgende Ergebnisse:

Platz 4 mit einer Hanse 350 für Thomas Lysewski, Jens Meyer, Jannes Zwirner, Jette Lysewski, Jelena Zwirner, Chira Hübner und Philine Niemeier.

Platz 14 mit einer Baravia 39 für Stephan Lunau, Henrike Lunau, Felix Taschendorf, Rosalie Jacobsen, Merle Greiner, Gesche Bunkus und Lea Zernack.

Platz 20 mit einer Oceanis 31 für Jan Hauschildt, Manfred Taschendorf, Yelle Taschendorf, Lars Hauschildt, Felix Meyer und Jakob Giese.

Es hat uns allen sehr viel Spaß gemacht. Den Veranstaltern danken wir für die gelungene Durchführung und das ganze Drumherum. Auch das Wetter haben sie gut hingekriegt.

Thomas Lysewski

Hanse Race 2013

Eine Regattareise auf der Ostsee entlang der Hansestädte vom 5. bis 18. Juli 2013

Das Hanse Race wird 2013 zum zweiten Mal am 5. Juli gestartet, diesmal in Kiel. Die Route führt über Warnemünde und Bornholm nach Schweden, das Ziel ist Visby auf Gotland. Ein guter Startpunkt für den weiteren Sommertörn. Es sind alle seegängigen Yachten zugelassen, und es werden alle in der Ostsee üblichen Vergütungssysteme akzeptiert. Für reine Cruiser (in Deutsch: Fahrtenyachten) sehen wir eine verkürzte Bahn ohne Wertung vor. Das Hanse Race ist eine Gentlemen's Regatta-Reise mit möglichst wenig Overhead und einer großen persönlichen Freiheit. Sie können an beliebig vielen oder wenigen Etappen teilnehmen, es gibt zahlreiche Wertungen und Preise für verschiedene Kombinationen.

Jede Yacht trägt dabei ihre Kosten wie das Liegegeld selbst, dafür beträgt das Meldegeld nur € 100,-/Etappe und Yacht. Die Organisatoren Warnemünder Woche und die German Offshore Owners Association veranstalten zusammen mit den Hanse Race Partner-Clubs spontane Events oder gemeinsame Essen, wobei die Partner unter der Schirmherrschaft des Hamburger Seglerverbandes „Patenschaften“ für die einzelnen Etappen übernehmen.

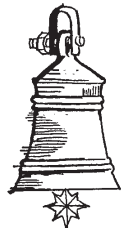
Volker Andreae

Beilagenhinweis

Bitte beachten Sie folgende Beilagen in dieser Ausgabe:

SVAOe:
Einladung Eisbein- / Entenessen
Termine 1. Halbjahr 2013
Einladung Film-Matinee

Firma Chr. Weimeister



„Philomena“ in Norwegen

Eine Reise in E-Mails – Schluss

Wir beenden mit dieser dritten Folge den Bericht in E-Mails von Rosi Eckhoff. Die Autorin ist wieder wohlauf und hat am 20. November im randvollen Clubhaus einen begeistert aufgenommenen Bildervortrag gehalten. Die Redaktion der SVAOe-Nachrichten hofft auf weitere Beiträge von ihr.

Umrundung „richtig“

Nun sind wir schon oberhalb von Tromsø, und die Landschaft wird immer unwirtlicher, aber total toll. Wenn nix Schlimmes über uns hereinbricht, werden wir wohl morgen in Hammerfest Station machen, und danach geht es ohne Erbarmen zum Nordkap.

Unser Skipper ist leider etwas enttäuscht wegen der Schalentier-Lage. Es gibt bisher eigentlich nur Krabben zu kaufen. Fische muss man selbst angeln, die verkauft der Norweger nur in großer Zahl an Fabriken. Es ist auch nahezu unmöglich, einen Fischer abzufangen. Entweder ist er weg oder der Kutter liegt schon leer geräumt wieder am Steg. Ab Tromsø hatte Eggert ganz fest mit den „Monster-Krabben“ gerechnet, aber auch davon weit und breit nix. Nur die Fangkörbe für die Viecher haben wir gestern erstmals gesehen. Die sehen so ähnlich aus, wie Hummerkörbe, nur viel riesiger.

Gestern hatten wir mal einen richtig schönen Segeltag, und die sind hier etwas rar. Es sollten bis 14 kn Wind sein, waren dann aber letztendlich bis zu 30 kn. Zum Glück raumschots, und „Philomena“ ist nur unter Genua III mit 10 kn durchs Wasser und 11 kn über Grund gerauscht. Wir hatten etwas wenig „Temperatur“, und es hat immer mal wieder geregnet. Irgendwann sah der Regen ganz komisch aus, so weißlich, und

er schwebte auch mehr runter, als er platschte. Scheinbar ist auch der Regen in Norwegen anders. Gewundert hat uns nur der Neuschnee auf den Berggipfeln. Komischerweise ist unser Kräutergarten an Deck völlig erfroren.

Aber was soll's, wir haben Juli und es ist Sommer, basta. (Ich weigere mich aber immer noch standhaft, den Underlayer wegzulassen, auch wenn der Norweger dauernd im Shirt oder barfuß in Sandalen rumrennt).

Unser Leben an Bord ist super. Wir segeln ja schon viele Jahre zusammen, und so gibt es keine Reiberein. Jeder macht so, wie er Lust hat, und für die Touren stimmen wir uns ab. Das Essen nimmt natürlich viel Raum ein, da die Versorgungslage unterschiedlich ist. Manchmal findet man in einem Ort mit drei Häusern einen großen Supermarkt (fast alle am Wasser und mit Anleger) und manchmal nur einen „MIX“. Ein MIX ist so eine Art großer Kiosk, häufig das Zentrum eines Ortes. (Nix Kirche, die steht fast immer außerhalb). Dort treffen sich auch die paar jungen Leute, die auf den Felsen rumlaufen, und man kann da Lotto spielen. Ab und zu gibt es dort Bananen. Also, wenn Supermarkt vorhanden, dann einkaufen!

Nun haben wir ja seit dieser Saison einen neuen Kocher, weil bei unserem anderen Kocher der Backofen nicht recht funktioniert hat. Dieser neue Kocher sollte ja der absolute Hit sein und sah auch recht cool aus. Das war es dann aber auch schon. Er hat zwei Flammen, und der Backofen ist mehr was für Leute, die auf „Branding“ stehen. Ich denk, ich guck nicht richtig, als ich das Backblech aus dem vorgeheizten Ofen ziehe und es innerhalb von Sekunden so verbogen war, dass es quasi nicht mehr in den Kocher passte. Mit viel Gewürge ist es uns dann doch gelungen, aber dafür ging es auch erst wieder

raus, als der Herd vollständig abgekühlt war. Unser alter Kocher hatte wenigstens noch eine Temperaturanzeige, dieser leider nicht, dafür hat er „Oberhitze“. Das ist eine Art Grill und man muss den Deckel vorn etwas offen lassen. Das wird mit einem ausziehbaren Blech erledigt, und mit dem passiert was? Siehe oben. Ach ja, wenn man den Backofen benutzt, kann man leider die Regler für die Flammen nicht mehr drehen. Fazit: Völliger Fehlgriff!

Nun sind wir in Honningsvæg gelandet, nachdem wir gestern das Nordkap, „wirklich ganz richtig“ umrundet haben. Die Tour war schon von der heftigen Sorte. Es war kein Problem mit dem Wind, der durchaus ordentlich blies, aber der Seegang ist der Hammer! Die unterste Dünung kommt so ungefähr von Grönland angerollt und macht sich mal ordentlich hoch. Darauf hat man dann etwa vier verschiedene Wellenbilder, die auch nicht unbedingt mit dem Wind zusammen passen. Es rauscht und bricht sich hinter, vor und neben uns, und „Philomena“ ist da wie eine besoffene Ente durchgetorkelt.

Wir hatten vorsorglich nur die Genua III ausgerollt, und das war auch gut so. Der Maximum-Speed, wenn wir so einen Brecher runtergerauscht sind, war immerhin 11,4 kn und durchschnittlich waren wir so mit 7,5 kn unterwegs. In den Wellentälern war dann manchmal etwas Windstille. Soll ich was über die Temperaturen sagen? O. K, wir hatten so ziemlich alles an, was an warmen Sachen an Bord ist. Es ist wirklich mal kalt, aber darauf haben wir uns ja auch vorbereitet.

Die Landschaft ist nun schon seit kurz vor Hammerfest sehr karg und lädt nicht so zum Verweilen ein. Ein kleines Highlight hatten wir noch in Havøysund. Da gab es zum Frühstück Rentier – nicht zum Essen! Wir saßen gerade

beim Frühstück und gucken so hinten raus, da schlendert am gegenüberliegenden Hang eine Herde Rentiere vorbei. Den Weihnachtsmann haben wir allerdings nicht ausmachen können.

Über Nacht lagen wir in Skarsvæg, einem kleinen Hafen kurz hinter dem Nordkap, der von sich behauptet, das nördlichste Fischerdorf der Welt zu sein. Nun muss man wissen, dass der Norweger aus allem irgendwie eine Attraktion macht, es ist unfassbar. Manchmal wundern wir uns schon ein bisschen über den Erfindungsreichtum. (Dort kann man für € 5,- ein Foto mit einer lebendigen Königskrabbe bekommen, ärrrgs). Sei's drum, es gibt in dem besagten Ort einen Winter- und Weihnachtsladen, der gleichzeitig Cafe und Restaurant ist. Das ist praktisch, da kommt wirklich jeder Touri rein, so auch wir.

Das Essen war leider alle, wir quatschen so ein bisschen mit der Wirtin und sie sagt was von „Kingcrabs“, und da gab es für Eggert (der immerhin 2000 Seemeilen gewartet hatte) und Zisch kein Halten mehr. Ob wir die kaufen könnten, wann und wo und wie teuer und wie viele? Die nette Frau rief ihren Gatten an, seines Zeichens Fischer mit Lizenz für Kingcrabs, und sagte uns drei Portionen für heute 11.00 Uhr zu, ganz frisch gefangen und gekocht. Die haben wir dann heute Vormittag vor dem Auslaufen abgeholt. In Honningsvæg wurde rasch frisches Brot gekauft, und eben haben Eggert und Zisch 2 kg dieser Tiere niedergemacht (für mich gab es Käseravioli mit Tomatensauce). Zisch und Eggert sind also im Glück, und ich muss mir immer dies Gemetzeln angucken.

Nun stand noch die Frage an, ob wir bis Kirkenes weiter segeln oder ob wir uns mit der Nordkap-Umrundung zufrieden geben. In Anbetracht der Großwetterlage und der Tatsache, dass wir auf dem Hinweg doch viel ausgelassen haben,

hatten wir also gestern unseren nördlichsten Punkt erreicht.

9. Juli 2012

Trubel am Nordkap

Hier wieder ein paar Neuigkeiten von „Philomena“ samt Crew. Neulich habe ich ja mal geschrieben, was hier anders ist, als bei uns. Es sind uns noch mehr Sachen aufgefallen. Also, der Norweger lässt normalerweise sein Auto mit laufendem Motor vor Geschäften oder Restaurants stehen. Das kann auch mal eine dreiviertel Stunde sein. Im Gegenzug schließt er aber sorgfältig seine Toiletten UND seine Mülltonnen ab! Auch die Zuwegung zu den Bootsstegen ist häufig vergittert. Wenn man dann aber jemanden trifft, schließt der einem die Tür auf und lässt sie dann auch offen. Kartoffeln werden aus Saudi-Arabien importiert. Ich wusste bis dato nicht, dass dort überhaupt welche angebaut werden. Ist wohl so eine „Kumpelsache“, von Ölstaat zu Ölstaat. Der Norweger bremst an jeder Stelle sofort für Fußgänger, aber zackig. Hier kann man einfach über die Straßen laufen ohne zu gucken. Vorsicht ist nur bei ausländischen Autos geboten.

Was uns nicht so gut gefällt, ist die Vermarktung der Natur. Der Tourismus wird in Norwegen groß geschrieben und soll, neben dem Öl, die Haupteinnahmequelle Norwegens sein. Bisher habe ich an der Aussage gezweifelt, aber seit dieser Reise glaube ich es. Hier wird wirklich für alles geworben, als sei es das achte Weltwunder. Alles wird ausgeschmückt bis zum Geht-nicht-mehr. Für nahezu jede Unternehmung muss man Eintritt bezahlen. Der Hammer war das Nordkap.

Wir hatten uns ein Auto gemietet, um die Insel gründlich zu erkunden, und natürlich wollten wir nach unserer schaukeligen Seereise das Nordkap auch mal von Land aus sehen. Nach 35 km Fahrt kamen wir dann an eine „Eintrittsstation“ und

durften flott bezahlen, um an das Nordkap zu kommen. Dort ist ein riesiger Parkplatz, der zur Hälfte mit Wohnmobilen aus aller Herren Länder voll steht und normalerweise mit ungefähr 40 Bussen von den Kreuzfahrern, von denen in der Regel mindestens drei pro Tag in Honningsvæg festmachen (außer den Hurtigrutern, die auch zweimal täglich kommen). Es können bis zu 6000 Menschen in dem Gebäude am Nordkap untergebracht werden, unfassbar.

In jedem noch so kleinen Hafen findet man „Rorbrues“ (Hütten, mal auf Brücken, mal auf Fels), die an Angler vermietet werden, inkl. Angelboot. Da liegt man denn so in der schönsten Natur, und es geht im Minutentakt: rännng, rännng, rännng, raus und rein, den ganzen Tag und die ganze Nacht. Bei völliger Windstille schaukelt „Philomena“ eigentlich immer und man muss gut abfendern. Die Angler kennen nur zwei Fahrtstufen: Null und unendlich. . .

Gestern hatten wir Hafentag in Alta, weil wir Zischis Geburtstag nicht auf See feiern und auch die Felszeichnungen angucken wollten. Das hatte Zischi sich gewünscht, und wer Geburtstag hat ist für einen Tag der „Bestimmer“. Natürlich bot sich beim Alta-Museum das gleiche Bild. Hier kommen zwar die Kreuzfahrer nicht hin, aber Busse, noch und nöcher. Wir waren wohl die einzigen Touris, die mit einem öffentlichen Bus gefahren sind, jedenfalls zurück, hin sind wir gewandert. Natürlich können wir verstehen, dass viele Menschen dieses schöne Land sehen wollen. Wir sind ja deshalb auch hier. Wir können gar nicht aufhören, davon zu schwärmen und uns gar nicht satt sehen an der Vielfältigkeit der verschiedenen Gegenden. Man könnte meinen, es wird mal langweilig, aber nix da, es gibt immer Neues zu entdecken. Ab und zu ein Seeadler, mal der eine oder andere Wal und Berge in allen Varianten wärmen uns das Herz.



Kunst am Meer...



Kunst am Berg...



Kunst im Museum...



Kunst im Hafen von Leirvig...



Auch Kunst? „Philomena“ im Hafen...



Auch Kunst? Kabelverlegen in Norwegen.

Fühlt euch alle mal fest gedrückt!

14. Juli 2012.

Nun haben wir mal einen erzwungenen Hafentag, weil uns nicht nur die Windrichtung, sondern auch die Windstärken nicht genehm sind. O. K, Harstad kannten wir zwar schon, aber jetzt haben die Geschäfte geöffnet, haha!

Das Tief kommt so von Island rüber und macht etwas Stress, na ja, wird auch wieder besser. Uns geht es immer noch richtig gut. Seit ich mir in Tromsø ordentliche Sommerschuhe mit Schafwollfütterung und ein Plüsch-Bettlaken gekauft habe, bin ich total obenauf und muss nicht mehr frieren.

Etwas tragisch ist die Zigarettenfront. Zischis sind jetzt alle, und ich drehe immer für ihn mit, damit er bloß nicht auf Entzug kommt. Der Tabak ist schon teuer, aber die Zigaretten sind unbezahlbar. Nun hat sich ja Janne für Anfang August angesagt, und die kann dann wenigstens etwas für Abhilfe sorgen.

Vorgestern haben wir eine echte Zufallsentdeckung gemacht. Wir sind mal in eine geschützte Bucht eingelaufen und siehe da, es war wildromantisch, es gab einen kleinen Steg mit Strom und Wasser und die Leute waren total nett. Sie wollten auch kein Hafengeld haben von einer Yacht aus Hamburg. Am Abend kam dann noch die Sonne durch, die seit Tagen unter einer dicken Wolkendecke verschwunden war, und es kreisten zwei Adler über dieser Bucht, mehr geht kaum. So in etwa hatten wir uns das vorgestellt.

Mit dem Boot werden wir jetzt wohl leider nicht mehr nach Narvik kommen, aber vielleicht leihen wir uns morgen mal wieder ein Auto und „cruisen“ so ein bisschen rum. Die Ausleihe kostet ungefähr so viel wie drei Bustickets und man kann sich doch etwas freier bewegen.

Wenn der Wind durch ist, werden wir uns wieder Richtung Lofoten/Bodø bewegen, um Tochter nebst Freund aufzupicken. Auf dem Hinweg sind die Vesteralen und die Lofoten ja etwas zu kurz gekommen, weil meine Kerle ja nur noch Monsterkrabben im Kopf hatten. Das können wir jetzt auf dem Rückweg alles noch erkunden.

Ich habe mich immer etwas über die norwegische Bepflanzung gewundert, und nun habe ich es raus. Bei uns in Hamburg ist der Flieder seit Monaten verblüht, hier versucht er immer noch krampfhaft durchzukommen. Jetzt ist hier gerade die Zeit der Rasenaussaart. Wer allerdings „Sommerblumen“ sucht, der sucht vergeblich. Neben den Frühlingsblumen (Tulpen, Stiefmütterchen, Flieder etc) sind hier schon Astern und Dahlien in schönster Blüte. Es geht sozusagen nahtlos vom Frühling in den Herbst über, dabei hat hier die Saison gerade angefangen, und in ca. 2 1/2 Wochen ist sie auch schon wieder vorbei. Das kann man auch an den Fahrplänen der Fähren erkennen, bis 15. August fahren sie relativ häufig, danach nur noch ganz früh morgens und spät abends. Es ist eine andere Zeitrechnung.

So, nun geht es zum Friseur und dann wird wieder nach Nahrung gesucht.

23. Juli 2012

Nachdem wir „Ferien“ in Harstad hatten (drei Tage) und unser erster Versuch zu entkommen, gründlich misslungen ist (43 kn Wind gegenan und Strom auch von vorn), sind wir vorgestern weiter nach Lødingen. Das Wetter war noch etwas „na ja“, aber der Strom hat uns mit bis zu 4 kn locker durch den Sund geschoben. Von Lødingen aus wollten wir eigentlich gleich wieder auf die Lofoten, haben uns aber spontan für Tranøy entschieden, um nicht alle Häfen auf der Seite auszulassen. Von da ab wurde es etwas, ja wie soll ich sagen? märchenhaft?

In Tranøy angekommen, es war Traumwetter, liegen wir völlig begeistert in einer Sommerfrische. Eine norwegische Yacht läuft ein. Wir denn ja hin, zum Leinen Annehmen, da wird uns schon von weitem freundlich zugewinkt. Das hat uns etwas irritiert, weil wir weder Yacht noch Leute kannten. Kaum angekommen, werden wir total herzlich begrüßt und sofort zugegrübelt, dass in Tranøy ein Knut-Hamsun-Festival stattfinden würde und es viele Galerien gäbe und, und, und. Wir hatten diese Leute noch nie gesehen!

Auf der Pier liegt ein alter Kutter, und der ist zu einer Kneipe umgebaut. Man konnte da wunderbar in der Sonne sitzen und gemütlich essen, Fisch natürlich. Die Norweger saßen neben uns und erzählten munter weiter, dass wir doch die und die Ausstellung angucken müssten und so weiter. Von der anderen Seite wurden von einem Norweger auf Deutsch angesprochen, der zwei Jahre in Hamburg-Blankenese auf der Führungsakademie der BW war, er schwärmte von Hamburg und fand es ganz toll, dass wir in Norwegen rumsegeln.

Nach dem Essen haben wir uns dann auf die Socken gemacht, Tranøy zu erkunden. Zunächst waren wir in einer Galerie (ja, auch Kunstbauwesen machen das schon mal). Dort habe ich Bilder entdeckt, die hätte ich sofort gekauft, wenn der Geldbeutel es zugelassen hätte. Leider schon viel zu teuer.

Wir denn weiter. Wie wir so an der Knut-Hamsun-Galerie vorbeikommen und gerade beschließen, och nööö, lass' mal weiter gehen, macht es „plopp“, und eine Fee steht auf der Terrasse des Hauses und spricht mit uns. Wenn wir denn mal eine schöne Geschichte hören wollten. dann jetzt oder nie, und sie hätte ja schließlich extra die deutsche Sprache erlernt und keiner würde kommen und überhaupt, das Haus würde

Geschichte aus allen Poren verströmen, und nun sollten wir doch mal bitte reinkommen.

Eggert, Zisch und ich waren etwas hypnotisiert und folgten ihr brav in das Wunderhaus. Die Fee erzählte dann von Knut Hamsun und wie schön seine Bücher seien und wie schwer sein Leben war. Das verknüpfte sie mit der Bilderausstellung in der Galerie, Bilder eines Taggers „Nobody“, die ungeheuer wertvoll sind und dem Fußboden des Hauptraumes, der ungeheuer alt ist, und dann wurden wir in den Keller geschleppt, in dem ein 300 Jahre alter Balken zu sehen war. Sie zeigte uns noch, wo wir die Open-Air-Kunstausstellung auf der Insel finden und erzählte uns, dass in jedem Jahr eine Skulptur hinzukäme und es eine Bilderausstellung in den Felsen gäbe.

Unsere Fee hatte zu guter Letzt auch noch einen selbstgebackenen Kuchen und frischen Kaffee auf den Tisch gezaubert. So saßen wir da und wunderten uns über den Zufall, dass wir in Tranøy gelandet waren, da sagt die Fee: „Es gibt keine Zufälle!“ Wir waren dann sowohl fertig mit dem Kuchen, als auch überwältigt von unserem Erlebnis, gingen aus dem Haus, und es machte „plopp“ und unsere Fee war verschwunden. Anständigerweise machten wir uns auf den Marsch durch die Felsen und haben alle Skulpturen und Bilder gefunden, bis auf einen Steinwal, der mal da ist und mal nicht. Nun war er wohl gerade nicht da. Es war ein Supertag!

Gestern war dann das Wetter ganz blöd, flau, und es hat dauernd geregnet. Wir haben uns trotzdem auf den Weg nach Kabelvæg, Lofoten, gemacht, ohne die Lofoten überhaupt zu sehen. Das ist schon ein komisches Gefühl, weil man sie sonst problemlos auf 50 Meilen erkennen kann. In Kabelvæg angekommen, brach die Sonne durch, und das Wetter tat wieder einmal so, als wäre nichts gewesen.

Heute sind wir bei schönstem Wetter nach Stamsund weiter. Wir gehen spazieren, und innerhalb von drei Minuten war der Riesenberg, der gerade noch in der Sonne lag, einfach weg. Im Moment drizzelt es ein bisschen, und deshalb freuen wir uns, dass man in ein Boot auch reingehen kann. So, nun ist die Märchenstunde vorbei, und ich werde für heute schließen.

29. Juli 2012, Rosi, Eggert und Zisch

Die Reise ging natürlich noch weiter, aber die in den Vorberichten erwähnte schwere Erkrankung der Autorin beendete die E-Mails.

Red.

„Tamam“ – Ausbildungstörn 2012

Aus dem Logbuch von „SeeNoReh“

Der Autor ist 14 cm hoch und von Beruf Seenotrettungst Teddybär. Er ist käuflich unter der Bestell-Nummer 360033 bei der DGzRS. Der Fachwelt ist er durch sein Buch „Sicher Segeln mit SeeNoReh“ bekannt geworden.

Sonnabend, 25. August

Michael und ich holen den ausbildenden Schiffsführer Gerrit (Rampendahl, Red.) von zu Hause ab. Beste Gelegenheit, mich auf dem Weg nach Wedel vorzustellen und anständig einzuführen. Jetzt weiß auch Gerrit, dass ich Michael auf Seereisen begleite und ganz besonders auf Seemannschaft und Sicherheit achte. Die erste Lieferung an Proviant (zwei gestrichene Karren voll für eine Woche mitten durch Schleswig-Holstein) wird gleich von Axel, Jochen und den beiden auf „Tamam“ verstaut, während der



„SeeNoReh“ hat Logbuch geführt

Foto: SeeNoReh (mit Selbstausröser)

Versorgungstrupp I (Katja und Martina) noch Frischwaren holt.

Gerrit führt die Sicherheitsbelehrung mit Checkliste und Anfassen durch. Ich mache mir erste Notizen. Versorgungstrupp I kommt zurück, und das Stauen beginnt von neuem. Seeklar gemacht, Abschiedsszenen, weil Martina und Katja nicht bzw. noch nicht gleich mitfahren. Mit der Ebbe nach Glückstadt unter Genua III und Groß. Segelsetzen und -bergen geht besser als erwartet, kann aber noch verbessert werden. Obwohl Boot in Fahrt, sehe ich Menschen ohne Rettungsweste. Muss Gerrit mal ansprechen, dass er nichts durchgehen lassen darf. Notizen.

Sonntag, 26. August

Wetterbericht wird aufgenommen. SW 3–4, leichter Regen. Alle erscheinen mit Rettungsweste an Deck, stetes Reden höhlt den Kopf. Zwischen Hafenausfahrt und Rhinplatte Segel gesetzt, Reff 2. Höhe NOK-Reede auf die Südseite. MOB geübt mit der Rettungsboje, die zunehmend an Tiefe gewinnt. Als nur noch 15 cm Stock und das Licht an der Spitze zu sehen sind (in großer Entfernung sehen nur noch Axels Adleraugen das Objekt), Boje im dritten Anlauf mit Palstek auf einem Ende geborgen. Als Schwimmkörper einen Babyfender provisorisch

parallel zum alten angebracht, weiter geht die Übung. Es klappt diesmal schneller, vor allem, weil Bojenstock nun ordentlich aus dem Wasser ragt. Notizen gemacht.

Rüber zur alten Schleuse und eine Stunde im Kreis gedampft, dann geschleust. Kurz hinter Brunsbüttel melden sich Öldruckwarnleuchte und -ton. Drehzahl vermindert, Warnzeichen verschwinden und Groß gesetzt. Motorkegel dazu, sehr ordentlich. Zeitweilig Sonne. Bei höherer Drehzahl wieder Warnzeichen, Gerrit telefoniert mit Eigner Peter und einem Motorweisen. Der empfiehlt Wechsel Motoröl und Kühlflüssigkeit. Nannis Beschreibung (für zwei Motoren, Augen auf!) wird beguckt, gedeutet und streckenweise beratschlagt. An der Weiche Dükerswisch zwischen Pfählen einen Notliegeplatz („unsere braune Lagune“) für Sportboote angelaufen. Schlauchboot für Versorgungstrupp

II klargemacht, da zum Ölwechsel mehr als die 1,5 l nötig, die an Bord vorhanden, und außerdem destilliertes Wasser empfohlen ist. Axel und Gerrit pumpen Motoröl und lassen Kühlwasser ab.

Ich halte mich fern, da Plüsch und Öl nicht gut zusammen passen. Versorgungstrupp II erscheint von Tankstelle mit 5,5 l Motoröl und 3,5 l dest. Wasser und je drei Kugeln Eis pro Mensch. Bittere Notiz gemacht. Öl und Wasser eingefüllt, Laufprobe. Öl wieder grau, und Warnzeichen blinken bzw. jaulen dazu. Öldruckfühler abgeklemmt. Warnzeichen verschwinden. Angeklemmt, sind sie wieder da. Annahme, dass Funktion oder Fehlfunktion des Fühlers vorliegen können. Telefonat mit einem Motorweisen. Er empfiehlt Ölfilterwechsel. Da kein Ersatz an Bord, Versorgungstrupp III (Manfred in Rendsburg) mit Ölfilter angefordert. Ab Einfahrt in die braune

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

Lagune hat der Wind nachgelassen, abends windstill. Im Traum in unseren Kojen hören wir die Geleitzugschiffe und die U-Jäger, die Anläufe auf die getauchte „Tamam“ fahren. Ich will mich gerade bei Gerrit als unserem Alten drüber beschweren, dass ich keinen Bleistift habe, um einen Strich für jeden Anlauf auf dem Kartentisch machen zu können, als ich schweißgebadet aufwache. Lieber keine Notiz.

Montag, 27. August

Ein wunderbarer Morgen zieht über der braunen Lagune auf. Versorgungstrupp IV (Axel und Jochen) tendert zum nahen Campingplatz wegen Brötchen und so. Keine Schwimmi, geschweige denn Rettungsweste! Muss ernste Notiz machen. Die Rettungsboje mit Bordmitteln ertüchtigt und erfolgreiche Schwimprobe. Versorgungstrupp III bringt den passenden Ölfilter, der gewechselt wird. Fachliche Begutachtung und Diagnose. Die Sonne brennt in die braune Lagune. Sie will, dass das Trinkwasser rationiert wird, sie hat aber nicht mit unserem umsichtigen Zahlmeister gerechnet. Alles reichlich vorhanden, wir haben allerdings auch keine Dublone in der Bordkasse für den, der als Erster Land sieht. Warnzeichen wie gehabt.

Entschluss, Törn abzukürzen und im Schlepp bzw. unter Segeln nach Wedel zurückzuhumpeln. Gerade passend zum dritten Glasen erscheint eine nette niederländische Familie mit Plattbodenschiff, um in unserer braunen Lagune Kaffeepause zu machen. Gerrit mit dem Schlauchboot hinüber, fragt und später wird Trosse übergeben. Im Schlepp nach Brunsbüttel. Dort mit Restschwung an den Nordsteg des Sportboothafens. Sehr exaktes Manöver, das vom Publikum ignoriert wird.

Der Rest des Nachmittags vergeht mit Takeln und Spleißen. Mehr oder minder ordentlich. Mache mir Notizen. Teile des Publikums kommentieren,



„Wat nu?“ Die Mannschaft der „Tamam“ berät in der „Braunen Lagune“ Von links: Axel Griepenberg, „Manni“ Schulz, Gerrit Rampendahl, Jochen Plambeck.

Foto: Michael Evensen

Gerrit drückt ihnen ein Ende in die Hand. Zwei befahrene Männer, einer davon Motorguru, räsonieren über unser Motorproblem. So gewinnt man neue Bekannte und Einsichten. Abends Theorie Sicherheitsrollen, vor allem MOB und Notruf tafel für Sprechfunk. Notiz gemacht. Nachts wieder die U-Jäger.

Dienstag, 28. August

Katja steigt zu. Nette Päckchenlieger mit Luffe 40 schleppen uns in die Schleusen kammer, wo „Tamam“ treidelnd aufgestoppt wird. Dann im Schlepp ins Vorhafenbecken, wo Genua III und Groß gesetzt werden. Querab Glückstadt wieder MOB-Übungen, diesmal alles nur unter Segeln. Fünfmal die Boje über Bord. Sie trägt jetzt die Admiralitätsflagge, was die Besatzung des Zollkreuzers „Glückstadt“ zum Gucken veranlasst. Empörte Notiz gemacht. Dann unter Genua III in Glückstadt angelegt und mit Leinenmanöver gedreht. Abendessen im „Kandelaber“. So können die meisten dem Labskaus ausweichen.

Mittwoch, 29. August

Nebel pottendicht. Gerrit erklärt der Crew die Radarberatung, die jetzt ausgiebig ergänzend

zum Wetterbericht gehört wird. Als es nur noch schwach diesig ist, unter Vorsegel aus dem Hafen. Genua I erfordert mehr Arbeit („Schürze!“), aber es sind ja genug Crewmitglieder da. Groß gesetzt und durch das Kartoffelloch nach Osten. Übungsweise weiter Radarberatung gehört, Umschalten zu den jeweiligen Teilstrecken. Weite Schläge über die Elbe, die Berufsschiffahrt fest im Blick. Ich mache Notizen. Anschließend Lektion, Vorsegel in Vorsegel zu wechseln. Nur unter Genua III in den Hamburger Yachthafen und mit dem letzten Schwung – zum zweiten Mal ein Anleger unter Segeln – an den Liegeplatz von „Tamam“

Unterwegs waren: Gerrit Rampendahl, Axel Griepenburg, Jochen Plambeck, Katja Stannek, Michael Evensen und SeeNoReh. Großer Dank an Peter Zösch!

Später erfuhren wir, dass der Öldruckfühler und der innere Kühlkreislauf gleichzeitig defekt waren. Das und Murphy lehren uns: Es kommt immer alles zugleich!

ME

Ins 35. Jahr...

„Heimathafen“ Eckernförde

Der Start in die Segelsaison am SVAOe-Stützpunkt in Eckernförde ist immer am ersten Mai-Wochenende. Danach trudeln die Lieger mit ihren Booten aus den Winterquartieren ein. Das Ostseewasser ist noch kalt, aber alle freuen sich, wieder dort zu sein. Es ist ja der „Heimathafen“ für ca. 30 Boote und deren Eigner mit Partnern und Familien. Die meisten Lieger treffen sich schon Anfang April zur Inbetriebsetzung der Anlage. Ohne diesen wichtigen Arbeitseinsatz

wäre das Liegen dort nicht möglich, aber wenn viele willige Hände anpacken, sind am Abend die Bojen ausgelegt, die Versetzboote und deren Motoren einsatzbereit und das Clubhaus geputzt.

Bei dieser Aktion lernen auch die neuen Lieger schnell die Anlage und die „alten Hasen“ dort kennen. Einige Lieger sind schon über viele Jahre dem Stützpunkt treu geblieben. Wir fühlen uns dort sehr wohl, gerade weil es ein anderer Liegeplatz ist als im Hafen. Das Schiff liegt im Wind an der Tonne. Zum An- und Von-Bordgehen muss man eine kleine Fahrt mit einem Versetzboot unternehmen. Das Anlegen am Steg ist bei viel Wind nicht immer ganz einfach. Beim Greifen der Hecktonne muss der Seitenwind beachtet werden. Die Schiffsbewegungen sind natürlich auch nicht immer wie in einer Box im Yachthafen, es kann schon mal ordentlich schaukeln. Aber diese Umstände sind für uns normal und haben etwas Ursprüngliches. Weltweit liegen so Yachten an Mooringtonnen.

Das Clubhaus bietet Sanitär, Küche und gemütliches Beisammensitzen mit Blick über die Reede und die Förde – oder auf den Fernseher. Wer nicht wegsegelt, sitzt entweder an Bord seines Schiffes, bei Nachbarn oder auf der Veranda mit Sicht übers Wasser und Eckernförde. Oft sind auch andere Lieger dort, mit denen man sich austauschen kann. Häufig wird abends gemeinsam gegrillt und bei Wein oder Bier vom Segeln geredet. Die Vormittage werden auch gerne zum Einkaufsbummel genutzt. Die sympathische Stadt Eckernförde ist zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar und bietet gute Einkaufsmöglichkeiten.

Wer zu Pfingsten nicht wegsegelt, kann sich an der jährlich stattfindenden „Aalregatta“ des SCE erfreuen. Man kann natürlich auch mitsegeln,



Fröhliches Stegfest

Foto: Annemarie Stamp

wie Cathrin und Thomas Schaper es erfolgreich in diesem Jahr getan haben. Als Ausgangspunkt für Segeltörns ist Eckernförde gut geeignet. Nach Nordost aus der Bucht heraus, dann nördlich nach Damp, in die Schlei oder nach Alsen und Ærø oder in östlicher Richtung nach Kiel, Schilksee, Wentorf oder Fehmarn. Wer nicht soweit möchte, kann auch gut einige Stunden auf der Bucht segeln und ist am Abend wieder zurück am Steg. Für große und kleine Wasserratten bietet die Anlage einen kleinen Strand, und das Baden vom Schiff oder Steg aus wird ausgiebig genossen.

Leider hat auch die schönste Segelsaison in Eckernförde immer ihr Ende. Anfang Oktober verschwinden die Boote ins Winterlager, da die wasserrechtliche Nutzung dann endet und die Festmacherbojen wieder eingeholt werden müssen. Dies ist der zweite wichtige

Arbeitseinsatz, wo alle aufgefordert werden mitzuhelfen. Mitmachen ist überhaupt wichtig auf unserer Anlage. Alle Lieger müssen an einem Wochenende in der Saison Hafendienst machen. Dazu gehören der Versetzdienst zu den Booten, das Kassieren von Gastliegegeldern, kleinere Arbeiten oder Reparaturen und Reinigung des Clubhauses und dergleichen.

Zum Glück haben wir in Jan-Michael Otto einen sehr umsichtigen Obmann gefunden, der viele Erhaltungs- und Erneuerungsarbeiten in die Wege geleitet, koordiniert und zusammen mit einigen Liegen ausgeführt hat. Wir danken ihm ganz herzlich für seine Arbeit und natürlich auch seiner Frau Christiane, die immer alles begleitet und dafür sorgt, dass wir beim Arbeitsdienst nicht verhungern. Alte und neue Lieger treffen sich vor Saisonbeginn im SVAOe-Clubhaus. Deshalb bitte vormerken: Für das kommende

Jahr findet das Treffen am 22. März 2013 um 19.30 Uhr statt. Wir freuen uns auf eine rege Beteiligung, auch von möglichen Interessenten, die sich schlau machen wollen.

Da die Höhe der Liegegebühren für das Jahr 2013 bei Redaktionsschluss noch nicht feststand, werden wir diese in der Ausgabe Januar/Februar unserer Nachrichten veröffentlichen.

Wer Fragen zu der Anlage hat, wende sich an die SVAOe-Geschäftsstelle (040/881 14 40) oder direkt an den Obmann Jan-Michael Otto, Dorfstr. 42, 24340 Kochendorf, Tel.: (p) 04351/45 841, (g) 0170/202 77 60, Fax: 04351/883 255.

Annemarie Stamp



Bestandene Führerscheinprüfungen 2012

Die SVAOe-Führerscheinkurse sind, wie jedes Vereinsmitglied weiß, und wie es auch außerhalb bekannt ist, stets sehr nachgefragt. Wir bieten ja auch mit Ausnahme des Sportbootführerscheins Binnen sämtliche Kurse an, d. h. für alle Fahrgebiete dieser Welt. Bei jährlich ca. 40 bis 60 Kursteilnehmern müssten also auch etwa ebenso viele neue Führerscheininhaber jedes Jahr zu begrüßen sein. Das ist leider nicht so. Einen Kurs zu beginnen ist leichter als ihn erfolgreich abzuschließen. Es gehört eben doch eine ganze Menge eigene Arbeit dazu, um den dargebotenen Stoff in den Schädel zu rammen, damit er zur Prüfung abrufbereit ist. Nicht jeder macht sich das zu Kursbeginn klar. Wenn Schule und Beruf ihre Anforderungen stellen, muss manchmal der Sport oder die Freizeittätigkeit zurück stehen.

<p>DIREKT AM HAMBURGER YACHTHAFEN!</p>  <p>YACHTPROFI.DE</p> <p>Gute Teile, guter Service.</p> <p>Ausrüstung von A-Z • Farben • Drahtverarbeitung Beschläge • VA-Schrauben • Sanitär • Elektrik</p>	<p>P&K products</p> <p>Hochwertige Produkte für die Pflege Ihrer Yacht:</p> <p>Reiniger Polituren Winschenfett Frostschutz</p>
<p>DEICHSTRASSE 1 • 22880 WEDEL • TEL.: + 49 (0) 4103 - 884 92 e-mail: info@yachtprofi.de</p>	

Trotzdem können wir von folgenden bestandenen Führerscheinprüfungen berichten (nicht alle Genannten sind Vereinsmitglieder):

Den Sportsegelschein (SPOSS) haben bestanden: Jonas Huber, Jette Lyssewski, Jochen Plambeck, Björn Spiekermann, Yelle Taschendorf und Katja Stannek.

Den Sportbootführerschein-See (SBF-See) haben bestanden: Jakob Amann, Dorit Arzt, Marcus Keller, Zora King, André Lindemann, Markus Lipphaus, Bendix Matz, Michael Matz, André Riemann, Heiko Röhnert, Katja Stannek, Hanna Steingrobe, Gabi Taschendorf.

Den Sportküstenschifferschein (SKS) hat bedauerlicherweise in diesem Jahr kein Kursteilnehmer abgelegt, weil die erforderliche Mindestanzahl für die praktische Prüfung nicht zusammen kam. Das ist deshalb sehr zu bedauern, weil der SKS als der wichtigste Segelführerschein anzusehen ist. Ohne ihn sollte man eigentlich kein Boot an unseren Küsten führen.

Den Sportseeschifferschein (SSS) hat Norbert Welle bestanden. Arne Ipsen hat die praktische Prüfung erfolgreich hinter sich gebracht und wird sich nun mit sicher gleichem Erfolg der theoretischen Prüfung stellen.

Den Sporthochseeschifferschein hat Daniel Rüter bestanden. Allen neuen Führerscheininhabern gratulieren wir sehr herzlich. Den anderen, die entweder durch einen Prüfungsteil durchgefallen sind (kommt natürlich auch vor) oder wegen zu viel Arbeit („Schulstress“) die Prüfung vor sich her geschoben haben, wünschen wir, dass sie einen neuen Anlauf nehmen und dann Erfolg haben werden. Zur Auffrischung des Unterrichtsstoffes können sie die Kurse des Winters 2012/13 besuchen, ohne erneut die Kursgebühren bezahlen zu müssen. Das ist doch schon mal ein Anschub.

GAN

Aus dem DSV

Neue Regelung für Sportbootführerscheine Binnen und See in Kraft

Seit dem 17. Oktober 2012 gilt im Binnen- und Seebereich eine Führerscheinplichtgrenze von 11,03 kW (15 PS). Im Bereich der Seeschiffahrtstraßen ist wie bisher ohne Altersgrenze das nicht gewerbsmäßige Führen eines Sportbootes mit einer Nutzleistung bis zu 3,68 kW (5 PS) zulässig. Die Aufsichtspflicht der Eltern bleibt unberührt. Bei einer Nutzleistung von 3,68 kW (5 PS) bis zu einer Nutzleistung von 11,03 kW (15 PS) muss der Schiffsführer mindestens 16 Jahre alt sein. Ab einer Nutzleistung von 11,03 kW (15 PS) ist der Sportbootführerschein-See vorgeschrieben.

Auf den deutschen Binnenschiffahrtstraßen mit Ausnahme des Rheins gilt die Altersgrenze von 16 Jahren auch für das fahrerlaubnisfreie Führen von Sportbooten bis zu 11,03 kW (15 PS) und unter 15 m Länge. Ab einer Nutzleistung von 11,03 kW (15 PS) ist der Sportbootführerschein-Binnen vorgeschrieben. Auf dem Rhein gilt jedoch unverändert die Fahrerlaubnispflicht für Sportboote mit einer Nutzleistung von mehr als 3,68 kW (5 PS).

SPD fordert Aufnahme von Kultur und Sport ins Grundgesetz

Die SPD-Fraktion hat einen Gesetzentwurf zur Aufnahme von Kultur und Sport ins Grundgesetz vorgelegt. Darin bezeichnen die Abgeordneten Kultur und Sport als wesentliche Elemente unserer Gesellschaft, deren Bedeutung aber im Grundgesetz keinen entsprechenden Ausdruck finde. Dem Gesetzentwurf zufolge soll Artikel 20a der Verfassung um die Staatsziele Kultur und Sport erweitert werden. In der Begründung wird dem Sport eine herausragende gesellschaftspolitische Bedeutung bescheinigt.

Insbesondere der Breitensport sei ein wichtiges Element im individuellen Alltagsgeschehen. Der Spitzensport ist laut der SPD-Fraktion Mittel der nationalen Repräsentanz, und er trage wichtige Identifikation stiftende Symbolik. Weitere Infos unter www.dsv.org.

Darßer Ort – Segler werben beim Bundespräsidenten für Nothafen

Mit einem offenen Brief an den Bundespräsidenten Joachim Gauck hat der Segler-Verband Mecklenburg-Vorpommern (SVMV) einen erneuten Versuch unternommen, die Situation am Darßer Ort zu klären. Die Kreuzer-Abteilung des DSV hat den Brief auf ihrer Website unter http://serviceclubfuersegler.de/Public_PDF/offener_Brief_Bundespraesident.PDF veröffentlicht.

Spitzenverbände für Sportbootverkehrsplan

Die im Forum Wassersport des Deutschen Olympischen Sportbundes (DOSB) zusammengeschlossenen Spitzenverbände haben der Bundesregierung vorgeschlagen, einen Nationalen Sportbootverkehrsplan zu verabschieden. Dieser soll ähnlich wie der Nationale Radverkehrsplan 2020 aufgestellt werden, den das Bundeskabinett am 5. September 2012 beschlossen hatte. Der Sportbootverkehrsplan wäre ein geeignetes Instrument, um die Belange des Wassersports sachgerecht in die gegenwärtigen Planungen der Bundesregierung zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zu integrieren. Für weitere Informationen siehe www.dsv.org/Newsbereich.

(Quelle: DSV-Mitteilungen V/2012)



Nautische Nachrichten

Wetterberichte auf Mittel- und Langwelle vor dem Aus?

Die Kommission zur Ermittlung des Finanzbedarfs der Rundfunkanstalten (KEF) hat die Landesrundfunkanstalten der ARD aufgefordert, die Ausstrahlung ihrer Programme über die Mittelwellen- und Langwellensender spätestens zum 31. Dezember 2014 zu beenden. Bereits Ende April hatte der letzte deutsche KW-Sender Deutschland Radio seinen Betrieb auf 6190 kHz eingestellt. Hintergrund ist die seit August 2011 laufende Einführung von Digitalradio (DAB+).

Sollte die Forderung der KEF umgesetzt werden, bestünde künftig nicht mehr die Möglichkeit, überall auf der Nord- und Ostsee Seewetterberichte bzw. Sturmwarnungen über den Rundfunk zu empfangen. Der Mittelmeerraum ist mit dem Wegfall der KW-Ausstrahlung schon jetzt nicht mehr mit einem deutschen Rundfunksender versorgt. Einen Ersatz für die Mittelwellen- und Langwellenübertragung stellt DAB+ nicht dar, da die Reichweite der darüber verbreiteten digitalen Radioprogramme auf den Küstenbereich beschränkt ist. Die Kreuzer-Abteilung des DSV und der Deutsche Wetterdienst setzen sich dafür ein, dass entgegen der Forderung der KEF eine möglichst lange Übergangsfrist vorgesehen wird. Nur damit wäre für die Sportschifffahrt ein weicher Übergang zu alternativen Empfangstechnologien möglich.

Lesen Sie bitte auch anschließend „Sicherheit nicht gewährleistet“ Red.

Sicherheit nicht gewährleistet Beabsichtigte Einstellung der Seewetterberichte auf MW und LW

Hören Sie noch Wetterberichte über die deutschen Rundfunksender NDR Info (972 und

702 kHz), Deutschlandfunk (1269 kHz) oder Deutschlandradio Kultur (177 kHz)? Wenn Sie ein sorgfältiger Schipper sind und über die deutschen Nord- und Ostseehäfen hinaussegeln, werden Sie vermutlich diese Informationswege wenigstens gelegentlich nutzen. Wenn das so ist, und wenn Sie möchten, dass die Möglichkeit aufrecht erhalten wird, Wetterberichte über diese Sender zu empfangen, dann lesen Sie jetzt weiter.

Die Rundfunkanstalten planen nämlich, die Ausstrahlung ihrer Programme über die Mittel- und Langwellensender spätestens bis zum 31. Dezember 2014 einzustellen. Hintergrund ist die seit August 2011 laufende Einführung von Digitalradio (DAB+) mit dem Ziel, bis zum Jahr 2014 eine deutschlandweite Versorgung mit digitalen Hörfunkprogrammen zu erreichen. Sollte diese Forderung umgesetzt werden, bestünde zukünftig nicht mehr die Möglichkeit, überall auf Nord- und Ostsee Seewetterberichte bzw. Sturmwarnungen über einen Rundfunkübertragungsweg zu empfangen. Die Reichweite der über DAB+ verbreiteten Radioprogramme ist lediglich auf die Küstenbereiche beschränkt. (Quelle: Nautische Nachrichten der Kreuzer-Abteilung)

Natürlich gibt es heutzutage diverse Möglichkeiten, Wetterinformationen zu erhalten. Aber wenn Sie beispielsweise in Skagen liegen und abends um 21.00 Uhr neueste Info haben möchten, ob Sie am anderen Morgen riskieren können, über den Skagerrak nach Norwegen zu segeln, dann müssen Sie schon ganz gut dänisch können, um den Wetterbericht auf Danmarks Radio um 22.45 Uhr auf 243 kHz zu verstehen. Oder Sie müssen über Ihr Mobiltelefon den Deutschen Wetterdienst anrufen (zwar kostenfrei, aber Roaming-Gebühr). Oder Sie haben eine Satellitenverbindung. Oder Sie

verfügen über einen Bord-PC und finden eine meist kostenpflichtige W-LAN-Verbindung. Es gibt schon Möglichkeiten. Eine der bequemsten ist aber immer noch, den Deutschlandfunk auf 1269 kHz einzuschalten.

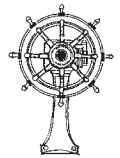
Möchten Sie die Rundfunk-Wetterberichte erhalten? Dann schicken Sie uns eine E-Mail unter webredaktion@svaoe.de.

GAN

Schweden – Einleitung von Fäkalien ab 2015 verboten

Ab 1. April 2015 verbietet der schwedische Staat die Einleitung von Schwarzwasser (Fäkalien) in seine Küstengewässer, Seen und Wasserstraßen. Bis zur Einführung des Verbots soll das seit dem Jahr 2001 im Aufbau befindliche Netz von Entsorgungsstationen dem zu erwartenden Aufkommen an Abwasser angepasst werden. Weitere Infos: www.kreuzer-abteilung

(Quelle DSV Mitteilungen V/2012)



Dies und Das

Präsidiale Hilfe für Darßer Ort?

Mit einem offenen Brief an den Bundespräsidenten Joachim Gauck hat der Segler-Verband Mecklenburg-Vorpommern Deutschlands Staatsoberhaupt um Unterstützung gebeten, die Situation am Darßer Nothafen zu klären. Der einzige Anlaufpunkt zwischen Warnemünde und Barhöft am Strelasund sei in der Saison 2012

für den Wassersport überhaupt nicht nutzbar gewesen, bemängeln die Segler.

(Quelle: Hamburger Abendblatt vom 13./14. 9. 2012)

Nachlese zum Yachthafenfest 2012

Die Organisatoren, der Vorstand und die Geschäftsführung der Hamburger Yachthafen-Gemeinschaft (HYG) sind der von Teilnehmern auch aus SVAOe-Kreisen geäußerten Kritik an Abläufen und Vorgängen des Flohmarktes und Yachthafen-Festes 2011 nachgegangen und haben die beanstandeten Missstände abgestellt. Dieses war beim Besuch des Yachthafen-Flohmarktes und -Festes 2012 besonders auffallend. Yachthafenfest und Flohmarkt wurden ein voller Erfolg. Vorstand und Geschäftsführung der Hamburger Yachthafen-Gemeinschaft sowie die beauftragtem Unternehmen verdienen für die Durchführung der Veranstaltung und besonders des Flohmarktes unser uneingeschränktes Lob.

Andreas Völker

Der NV-Verlag ist umgezogen

Die Nautische Veröffentlichung Verlagsgesellschaft ist von Arnis an der Schlei nach Eckernförde umgezogen. Wer sie jedoch direkt am Hafen von Ecke sucht, ist vom Kurs abgekommen. Der NV-Verlag ist schon wieder umgezogen. Nach allerlei Schwierigkeiten ist er jetzt auf dem Gelände der aufgegebenen Kaserne der ehemaligen Marine-Fernmeldeschule sesshaft geworden. Die neue Adresse dort lautet: 24340 Eckernförde, Carlshöhe 75, Tel.: +49(0)4351/86 0 99 0, www.nv-verlag.de. Wir wünschen dem Verlag im neuen Haus viel Erfolg!

Kegelrobbe elbaufwärts

Neulich oberhalb des Mühlenberger Lochs vor der Luftwerft: Plötzlich große Aufregung in der dösenden Mannschaft. Irgendetwas verfolgt uns,



Wer ist schneller?

Seehunde sieht man auf er Unterelbe jetzt häufiger.

taucht auf, folgt uns surfend mit Bugwelle, taucht weg und kommt Momente später etwas näher wieder im Kielwasser der motorenden „Svea“ auf – und das wiederholt! Ein USO (unknown swimming object), ein Mini-U-Boot? Dann ist es ganz nahe, richtet sich im Wasser auf und schaut von einem zum anderen. Höchstens 2–4 Meter hinter dem Schiff. Schnell das Foto-Handy raus, eine bessere Kamera ist nicht zur Hand.

Dann ist die Kegelrobbe untergetaucht, einfach weg.

Der erstaunte Wolfgang Treu

„Loddar“ war stets fröhlich

Auf Helgoland war „Loddar“ für die Segler fast eine Kultfigur. Der 72-Jährige kümmerte sich um die Sanitäreanlagen für die Segler im Keller des Restaurants „Marina“ am Südhafen. Jetzt ist der stets gut gelaunte „Toilettenmann“ gestorben. Er fand seine letzte Ruhestätte vor Helgoland auf See.

Lothar Fröhlich kam vor neun Jahren nach Helgoland. Seither hat er mit Charme und Humor

wettgemacht, was an Servicequalität fehlte und hatte für jeden Gast ein freundliches Wort und gern Zeit für einen kurzen Klönsnack oder eine Zigarette. Während des Toiletten- oder Duschbesuchs kamen die Segler oft in den Hörgerauss zünftiger Shantys, denn Fröhlich gehörte in seiner Heimatstadt Hitzacker den „Jeetzelstakern“ an.

Auch bei außergewöhnlichen Zwischenfällen war der zu jeder Uhrzeit im Sanitärbereich Anzutreffende immer hilfsbereit. Vor allem, wenn es galt, Schiffbrüchigen die nassen Klamotten zu waschen und zu trocknen oder ausgekühlte Segler unter der heißen Dusche wieder zum Leben zu erwecken. Mit ihm ging ein Stück Freundlichkeit auf Helgoland.

Theo Kruse

2013 in Sicht!

Clubabende der Altjunioren – bitte Terminänderung beachten

Hallo Freunde der geselligen offenen Clubabende der Altjunioren im Clubhaus. Nachstehend weisen wir auf die nächsten Termine im ersten Halbjahr 2013 hin.

Bitte: 1. vormerken, 2. hinkommen.

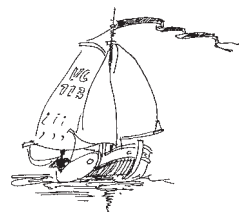
8. Januar (Sondertermin, vereinbart auf dem letzten Altjunioren-Treffen), 5. Februar, 5. März, 2. April und 7. Mai. Danach Sommerpause. Das Clubhaus steht an diesen Abenden ab 18.00 Uhr für Euch offen. (Frühkommer werden nicht im Regen/Schnee stehen gelassen. Notfalls am Büroeingang klingeln. Jule hat an diesem Tag das Büro bis 19.00 Uhr geöffnet und lässt Euch gern eher ein).

Zu unserem Titelbild

Maritime Nikolause von Christel Hudemann

Zum dritten Mal bringen wir eine der sympathischen Weihnachtskarten aus der beliebten Serie der maritimen Nikolause der Hamburger Malerin und Zeichnerin Christel Hudemann, über deren künstlerischen Lebenslauf wir in der Ausgabe 6/2011 berichteten. Im Vorjahr flog der Nikolaus mit leichtem Gepäck auf dem Rücken einer mächtigen Kanadagans über das Dwarloch in Richtung Hamburg. In diesem Jahr sehen wir ihn mit gewichtiger Fracht beim Anlanden am Elbstrand. Im geschleppten Kahn transportiert er acht Leuchttürme. Die Karte ist wohl auch symbolisch für den Rückgang der Leuchtfeuer an den Küsten. Natürlich nicht an der Elbe. Dort sollen – in Blankenese – gerade zwei neue Türme gebaut werden.

Es muss ja nicht immer das Christkind auf Weihnachtskarten strapaziert werden. Kitty Hudemann hält deshalb für Sie noch weitere schöne Motive ihrer nautischen Weihnachtsmänner für Sie bereit. Sie sind für € 1,- per Stück direkt bei Christel Hudemann, Tel.040/880 05 87, mobil: 0174/966 04 82 zu haben. Am besten bestellen Sie gleich die ganze Serie!



Weihnachten ist immer so plötzlich

Vereinsschapp aktuell zu Weihnachten

Wenn Sie diese Ausgabe Ihrer Nachrichten lesen, ist Weihnachten nicht mehr fern. Jeder hat auf einmal noch eine Menge zu erledigen, zu besorgen und einzukaufen. Bis ins neue Jahr ist es auch nur eine geringe Zeitspanne. Wer aber denkt im Winter schon an einen neuen Ständer (obwohl sich einige mal ihren alten ansehen sollten!). Auch zum Verschenken eignet er sich immer, denn bei den Freunden zeigt der alte auch die Einwirkungen von Wind und Wetter. Aber es gibt noch mehr im „Vereinsschapp“. Denken Sie an die vielen kleinen Dinge, mit denen Sie sich und anderen eine Freude machen können. Die Geschäftsstelle hält wie immer etwas Geeignetes für Sie vorrätig und sieht Ihrer Bestellung gern entgegen. Kleiner Tipp: Kommen Sie zu den Veranstaltungen im Clubhaus. Frau Lyssewski (Jule) hat in ihrem uralten Köfferchen immer das Nötigste vorrätig. Wir bitten um Verständnis, dass bei Zusendung per Post das Porto berechnet werden muss.

Ihre Geschäftsstelle

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
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**)	€ 20,00
Rugby Shirt**)	€ 25,00
Herren Fleece Jacke**)	€ 20,00
Body Warmer (Weste) **)	€ 20,00
Jacken bestickt	
(Damen+Herren)	ab € 20,00
Kinder Fleece-Pullover	€ 20,00
Segel Cap**)	€ 20,00
Rundes Stickabzeichen	
weiß/schwarz	€ 20,00
Fleece Schal	€ 20,00

*) Nur für Berechtigte

***) Von den Kleidungsstücken steht eine Musterkollektion zur Ansicht bereit



Lesen oder verschenken – Büchertipps zu Weihnachten

Zeugnisse vergangener Zeiten auf See

Die nautischen Hilfsmittel der Seefahrer aller Zeiten waren nie mit den Werkzeugen der Handwerker zu vergleichen. Es waren – gestern wie heute – teure und empfindliche Einzelanfertigungen, die eines vorsichtigen Gebrauchs und einer ständigen Wartung und Pflege bedurften. Ob sie von ihren Anwendern auf See auch als schön empfunden wurden, entzieht sich unserer Kenntnis. Wahrscheinlich nicht. Sicher wurde das tägliche Aufziehen des Chronometers als lästig empfunden, und Generationen junger Seekadetten werden die Arbeit mit dem Sextanten auf bewegtem Deck, zumal bei schlechtem Wetter, verflucht haben. Es ist also kaum anzunehmen, dass sie ihre Instrumente liebten. Wir Heutigen sehen diese mit anderen Augen, zumal sie inzwischen durch moderne Technik und Elektronik ersetzt wurden. Kaum einer kann heute noch mit den Hilfsmitteln vergangener Epochen praktisch umgehen. Wir sehen in ihnen Erinnerungen frühere Zeiten der Schifffahrt, bewundern sie als kostbare und teure Nautiquitäten in Seefahrtsmuseen und an Wänden klimatisierter Wohnungen. Denken wir auch an die Männer, die mit ihnen einst unter schwersten Bedingungen auf See arbeiten mussten? Es bedurfte schon dieses großformatigen und über zwei Kilogramm schweren Werkes, um die maritimen Kostbarkeiten in großformatigen Fotos darzustellen und mit vielen Hintergrundinformationen zu beschreiben. Zu empfehlen als Geschenk an Shiplover jeden Alters.

Carlo Borlenghi/Gianni Gini, Navigation durch die Jahrhunderte, Delius Klasing Verlag, 216 Seiten, 156 Farbfotos, 29 S/W- und 2 farb. Abb., € 68,-

Fotos vom Segeln satt

Welche Veränderungen im Segelsport in den zurückliegenden 40 Jahren im Segelsport, zumal im Bereich des Regattasegelns, stattgefunden haben, sieht man in dieser reichhaltigen Zusammenstellung teilweise dramatischer Szenen. Manches Foto lässt einem die Haare zu Berge stehen! Da gibt es aus der Kontrolle geratenen Yachten, Kollisionen und Havarien. Die nasse Arbeit im Cockpit oder an Deck und oft außerhalb Decks zeigt teilweise schon akrobatische Züge. Überwiegend dominiert die Schnelligkeit mit unglaublichen Actionfotos, aus denen manchmal der Gischt dem Betrachter aus den Seiten geradezu ins Gesicht zu springen scheint! Welche ein Unterschied zu den betulichen Klassikern von Beken oder Rosenfeld. Von den Riesenyachten bis hin zu den Optis geht die Spannweite dieser Sammlung Peter Neumanns, die von Svante Domizlaff kurz, aber oft launig kommentiert wird. **Svante Domizlaff/Peter Neumann, Yachtsport, 160 Seiten, 107 Farb-, 6 S/W-Fotos, Delius Klasing Verlag, € 29,90**

Ostsee satt

Einst hieß es „Das Meer des Friedens“ und war doch aufgeteilt in Ost und West. Viel Stacheldraht verhinderte die Erfüllung des oft betonten Willens nach Verständigung. Der Wunsch, die ganze Ostsee zu befahren, war für friedliche Segler 45 Jahre lang unerfüllbar. „Heute sind Ostseereisen Jedermann-Reisen“, so der Autor selbst. Aber warum schreibt er dann darüber? Zum einen ist es eine Reise tatsächlich „rundum“ mit Ausnahme der „dänischen Südsee“, zum anderen macht er die Reise nicht mit einer modernen, hoch ausgerüsteten Fahrtenyacht, sondern mit einem hölzernen Folkeboot, überwiegend einhand. Das Wichtigste jedoch ist, dass er sich die Zeit zum Schreiben und Fotografieren genommen hat. So

entstand dies nachdenkliche Buch, das dem Leser über die tristen Wintermonate hinweg hilft und zum Nachmachen geradezu einlädt.

Christian Irrgang, Ostsee links herum – Ansichten eines Segelsommers, 224 Seiten, 149 Farbfotos, 1 Karte, Delius Klasing Verlag, € 22,90

Flüsse und Kanäle satt

Anlässlich der befürchteten Einschränkungen von Fahrten auf deutschen Binnengewässern (vgl. „Wo werden wir künftig segeln?“) kommt einer literarischen Beschreibung dieser Gewässer eine besondere Bedeutung zu. Wie schon in „Ostsee satt“ erwähnt, bieten auch die ostdeutschen und -europäischen Wasserstraßen seit etwa zwei Jahrzehnten die Möglichkeit, sie mit Sportbooten wieder zu befahren. Nach Fahrten in Europas Flüssen und Kanälen berichtet die Autorin in ihrem neuesten Buch über die Wasserwege von sechs Ländern, die neuen Perspektiven, die sie

und ihr Mann Manfred mit ihrer Motoryacht „Beluga“ nun gewonnen haben. 4500 km wurden zurückgelegt, dabei waren 219 Schleusen zu passieren. Es fehlt auch nicht der oftmals augenzwinkernde Blick auf Menschen, die ihnen begegneten. Ein preiswertes Lesevergnügen mit vielen praktischen Tipps.

Doris Sutter, 12 Flüsse für „Beluga“ – Bootstour durch sechs Länder, 208 Seiten mit zahlreichen S/W-Fotos, MOLAND-Verlag, € 12,50

Immer noch ein großes Abenteuer

Einhand-Weltumsegelungen sind trotz ihrer Häufigkeit immer noch eine große Herausforderung, auch wenn sie mit einer 12,67 m langen SWAN 40 S durchgeführt werden. Für den Autor war die Fahrt lange geplant, sie konnte aber erst nach dem Eintritt in das Rentenalter realisiert werden. Und er schaffte es. Insgesamt 1064 Tage, in denen 38390 Seemeilen zurückgelegt wurden, ist er auf

© BSH

Unser
Weihnachtstipp:
Geschenk-
Gutscheine von
HanseNautic

»IMMER AUF KURS« MIT AKTUELLEN
SEEKARTEN, ELEKTRONISCHER NAVIGATION,
TÖRN- UND REVIERFÜHRERN
VON HANSENAUTIC

HanseNautic GmbH
Herrengraben 31 · 20459 Hamburg
040-37 48 42-0 · www.hansenautic.de

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

seiner „Lena Ly“ unterwegs. Sein gut lesbarer Bericht lässt den Leser zwar nachempfinden, was eine Weltumsegelung dem Segler psychisch und physisch abverlangt, er nimmt aber auch teil an den vielen Höhepunkten, die sich dem Autor auf der langen Reise offenbarten. Zudem lässt der Autor den Leser an seinen Gedanken und Betrachtungen, die ihn im Alter noch geprägt und verändert haben, teilhaben. Wer sich mehr mit derartigen Reisen befasst oder sich mit dem Gedanken, etwas Vergleichbares zu unternehmen, trägt, dem werden die ausführlichen Erfahrungen, Tipps und Ausrüstungslisten am Ende des Buches eine wertvolle Hilfe sein.

Dieter Marx, „Lena Ly“ – Allein in 1064 Tagen um die Welt, 212 Seiten, 20 Seiten Farbfotos, 1 Karte, MOLAND-Verlag, € 19,95



**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@svaoc.de · Internet: www.svaoc.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@svaoc.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@svaoc.de

Die Bezugsgebühr ist im Mitgliedspreis enthalten.
Die Clubnachrichten erscheinen sieben Mal im Jahr incl.
Mitgliederverzeichnis oder Yachtliste.

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier



Zu guter Letzt

**Wat denn nu? Stehen bleiben,
gehen oder rennen?**

Die im Yachthafen von Middelfart wegen Baufähigkeit der Brücken aufgestellten Hinweisschilder verwirrten die deutschen Gäste. Was sollte der Segler nun eigentlich tun? Wie hieß es einst bei Klein Erna: „Ga nich um kümmern“ – und das taten die Segler denn auch. Zu Schaden kam niemand.

Foto: Annemarie Stamp