



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

91. Jahrgang

Mai / Juni 2013

Nr. 3

**22. 5., 23.50 OZ, Temp. +6°,
Wind: NW, Bft. 8, See: 6 (sehr grob)**



In Anbetracht einer angekündigten Sturmwarnung hat die „Tamam“ (SVAOe) die Edinburgh-Regatta aufgegeben und läuft zurück nach Helgoland. Am Ruder „Nick“ (Nicholas Lefel) Foto: Thomas Schaper (mit Handy)

In dieser Ausgabe

Die Arbeitskanäle der SVAOe	2
Mit Sport und Spaß schnell um die Welt	5
Erfüllung einer Vision?	8
Ehrung der Jubilare	10
Ehrung im FSC	12
DSV-Ehrung für Harald Harmstorf	12
Neuaufnahmen	14
Geburtstagsgrüße	14
Gelungener Elbeauftakt	15
J24 bei „Väterchen Frost“	16
Eisschollen am Ostermontag	17
Jugend in Scharbeutz	19
Opti-Wintertraining	20
Opti-Ansegeln auf der Alster	22
Trauer auf der Optimale	22
Elternzeit – Segelzeit	24
„Bottle Imp“ oder „Yorikke“?	29
Aus dem DSV	32
WSV-Reform	33
Behördengespräch	34
Galileo – GPS bekommt Konkurrenz	36
Zu unserem Titelbild	38
Bücher für den Segelsommer	38
Zu guter Letzt	40



Die „Arbeitskanäle“ der SVAOe

Die verschlungenen Kurse der Vereinskommunikation

Seit 48 Jahren mache ich nun diese SVAOe-Nachrichten. Alle zwei Monate wird mit Drucker-schwärze und Farbe auf Papier gedruckt, was im Segelsport, auf den Revieren und in der SVAOe geschehen ist. Wer die Hefte, wie ich, sammelt und binden lässt, benötigt dafür 1 1/2 Meter Bücherbord. Wem der dafür erforderliche Aufwand an Ordnung und Kosten zu viel Mühe macht, der kann in der SVAOe-Bibliothek auch alles nachlesen. Er findet darin eine ziemlich umfassende Historie eines mittelständischen Segelvereins.



Dabei kann nur festgehalten werden, was dem Redakteur bekannt wird, und viele Mitglieder bevorzugen es, ohne Aufsehen und lobende Erwähnung einfach nur segeln zu dürfen, wofür man zwar Verständnis aufbringen muss, aber die von und in der Gemeinschaft betriebenen sportlichen und geselligen Aktivitäten, also das „pralle Vereinsleben“ in der SVAOe, werden doch wohl im wesentlichen in unseren Nachrichten für Gegenwart und Nachwelt bewahrt.

Hinzu kommt die Berichterstattung über Vorkommnisse, die sonst irgend einen Bezug zu unserem Seglerleben haben, also über die maritime Umwelt, über die Schifffahrt betreffende Gesetzesänderungen und unendlich vieles mehr. Dennoch ist es nie ein lückenloses Bild, das dargestellt wird, aber ich meine, es gibt einen guten Querschnitt. Von größter Aktualität ist

es auch nicht, denn unsere alle zwei Monate erscheinenden Hefte sind keine Tageszeitung. Dennoch stoßen sie, wie durch viele Rückmeldungen bekannt wird, auf reges Interesse, und das nicht nur im Mitgliederkreis, sondern auch außerhalb. Es liegt wohl in der Natur der Sache, dass die meisten Echos von „außen“ kommen. „Da erfährt man wenigstens etwas“, heißt es gern. Und das freut den Redakteur, der sich in seiner Arbeit dadurch bestätigt sieht.

Nun führt langjährige Arbeit an immer wieder demselben Objekt zwangsläufig nicht nur zu einer, vielleicht gefährlichen, Routine, sondern auch zu einer Art Blindheit, man kann sie auch Verweigerungshaltung nennen, gegenüber Neuerungen. Ich spreche aus eigener Erfahrung. Seit Ende der 90er Jahre stellt sich die SVAOe, übrigens als einer der ersten Hamburger Segel-

vereine, mit einer „Homepage“ im Internet dar. 2009 wurde sie nach Form und Inhalt „runderneuert“ und findet offenbar viel Aufmerksamkeit. Damit hat die SVAOe eine andere Bühne betreten als die, auf der diese Nachrichten sich an ihr Publikum wenden. Es ist, wenn man so will, die Weltöffentlichkeit, denn das Internet kennt keine Grenzen. Um den Jargon des Seefunks zu wählen, handelt es sich um einen anderen Arbeitskanal.

Ich muss allerdings gestehen, das er mir fremd ist und es wohl auch bleiben wird. Ich muss jedoch bekennen, dass ich auf mancherlei Umwegen doch Nutzen aus dem Internet ziehe. Ich habe im Büro meines Schwiegersohnes Thomas Schaper ein Internet-Postfach, dessen Inhalt er mir regelmäßig per USB-Stick übermittelt. „Du bekommst mehr E-Mails als ich“ pflegt er gelegentlich zu stöhnen. Ich bin ihm aber sehr dankbar für die

www.foto-wannack.de

Sicher haben Sie einen Plotter an Bord, aber haben Sie auch ein gutes Fernglas?

Viele behaupten wir haben die besten Ferngläser der Welt! Glauben Sie es nicht, aber lassen Sie sich überzeugen. Denn Seemann, unsere Augen werden nicht besser, aber immer besser werden unsere Ferngläser!! Vor der Tür unseres Geschäftes in der Neanderstrasse mit Blick zum Hamburger Michel können Sie alles testen. Wir sind ein Fachgeschäft für Ferngläser, Digital-Kameras und Fotozubehör auch für ältere Modelle.

Wir haben das gesamte Fernglas- Programm von STEINER (z.B. Navigator 7x50 für nur 359.- € oder mit Kompaß für nur 429.- €) von LEICA das Ultravid HD 7x42 (für 1639.- €) dann das ZEISS 7x42T VictoryT*FL (1599.- €) und der Klassiger von ZEISS das 7x50B (für 1649.- €) von CANON die Ferngläser mit Bildstabilisator, MINOX Ferngläser 7x50 mit Kompaß, Spitzenferngläser von Swarovski in allen Varianten. Für jeden Geldbeutel das Passende!

Wir beraten Sie gern. Aber wir verkaufen nicht nur, sondern reparieren auch Ferngläser, Kameras und Projektoren in eigener Werkstatt. Gerne senden wir Ihnen kostenlos unsere kleine Broschüre; „die Merkmale guter Ferngläser“ mit Unterlagen zu.

Und wenn Sie uns nicht in der Neanderstraße beim Hamburger Michel besuchen können, besuchen Sie uns doch im Internet unter www.foto-wannack.de

Auf Langfahrt vom 7. Juli bis 28. Juli 2013!



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

Unterstützung meiner verschlungenen Informationspfade. Mit unseren Nachrichten werden die 900 Vereinsmitglieder und ein knappes Hundert anderer Leser in den Vereinen, Behörden und Inserenten, denen wir die Hefte zusenden, angesprochen und informiert. Das Internet tut es parallel und zeitnäher. Und doch ist da ein Unterschied. Wenn ich die Beiträge für das nächste Nachrichtenblatt aussuche, zusammenstelle, in Form bringe, Rechtschreibung und Stil korrigiere, also all das mache, was nun mal die Arbeit eines Redakteurs ist, dann ist auch immer auf den Umfang zu achten, denn die Kosten müssen im Rahmen bleiben. Der Blick auf die Kosten hat den heilsamen Effekt, nicht ausufernd zu werden. Im Internet geschieht dergleichen weniger. Es ist ein Medium, in dem es zumindest aus der Sicht der Kosten keine Beschränkungen gibt außer dem guten Geschmack, und der ist bekanntlich Geschmackssache.

Zwischen den Redaktionen der SVAOe-Internetseite und der SVAOe-Nachrichten gibt es natürlich eine Verbindung. Aber die Beiträge des einen Mediums müssen sofort erscheinen, die des anderen erst in einiger Zeit mit dem nächsten Heft. Nicht alles passt in jedes Medium und auch nicht alles in derselben Form. So kann man manches unmittelbar nach dem Geschehen im Internet lesen und vielleicht erst Monate später in den Nachrichten, gekürzt oder verändert. Im Internet Veröffentlichtes kann morgen geändert oder gelöscht werden. Einmal Gedrucktes bleibt bestehen, bei uns inzwischen seit weit über ein Jahrhundert. Die Unterschiede zwischen beiden Medien sind also deutlich. Beide Medien sind übrigens offizielle Sprachrohre der SVAOe, also in ihrer Verantwortung.

Durch meine Kinder und Enkel erfahre ich, dass noch ganz andere „Arbeitskanäle“ bestehen. Es

haben sich „Internetableger“ unseres offiziellen web-Auftritts gebildet. Unsere Jugendwanderkutter haben eine eigene Homepage, andere unserer Jugendlichen mit ihren Booten ebenfalls, und immer unter dem Zeichen des schwarzgelben Standers. Die SVAOe ist auf Twitter vertreten, wo Kurzmeldungen und Kommentare veröffentlicht werden und stellt sich auf facebook dar. Das alles geht ganz von alleine, ohne Redakteur oder Vorstandsbeschluss; es sind freie, unregelte „Arbeitskanäle“, in denen kommuniziert wird, was gerade für irgend eine Gruppe aktuell ist. Und das ist, sagen mir meine Enkel, eine ganze Menge und viel mehr und ganz anderes, als die SVAOe-Nachrichten bringen können und sollen.

Es wird mir keiner verübeln, dass ich auf diesen Kanälen nicht aktiv bin. Sie sind für Jüngere, denen, so fürchte ich, Schnelligkeit in der Information wichtiger ist als Gründlichkeit und Sorgfalt. Allerdings muss ich mich fragen, ob bei dieser Schnelligkeit und Vielseitigkeit der Kommunikation so etwas Altmodisches wie ein mit Sorgfalt gemachtes, gedrucktes Nachrichtenheft noch auf Dauer Bestand haben wird. Irgendwann in nicht allzu ferner Zeit wird eine Nachfolgerin oder ein Nachfolger sich auf meinen Redakteursstuhl setzen müssen. Denen möchte ich es wünschen.

Jürgen Schaper
Kommodore

Urlaub der Geschäftsstelle

**Die SVAOe-Geschäftsstelle wird wegen
Urlaub von Frau Sabine Lysewski in
der Zeit vom 21.06. – 12.07.2013 nicht
besetzt.**

Mit Sport und Spaß schnell um die Welt

Es geht alles vorüber, es geht alles vorbei

461 Tage hat unsere Weltumsegelung im Rahmen der World Atlantic Race for Cruisers (WARC) 2011 bis 2013 gedauert. In St. Lucia haben wir den Abschluss gefeiert. Obwohl es, anders als bei den beiden vorherigen WARC-Veranstaltungen), offiziell keinen Gesamtgewinner gegeben hat, können wir und die SVAOe mit unserer Leistung sehr zufrieden sein. Ergebnisse siehe Tabelle.

Unsere Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 8,2 Knoten. Wir haben ungefähr 99 Tage im Rennmodus verbracht für die 19.215 Seemeilen der 13 Teilabschnitte des Rennens. Unser täglicher Durchschnitt waren 195 Seemeilen. Unsere berechnete Zeit sind 124 Tage, 4 Stunden und 57 Minuten. Dies ist ungefähr 14 Tage weniger als die zweitplatzierte Yacht im Rennen. (Nach Zeit und nach Punkten haben wir also haus-



Die Eignercrew der „Gunvør XL“ von links: Sheila, Brigitte, Ian und Skipper Karsten Witt

hoch gewonnen!) Gegenüber dem schnellsten Katamaran ist unsere berechnete Zeit sieben Tage besser. Wir hatten sechs Gewinne über alles und acht erste Plätze in der Gruppe A der größeren Boote.

Dabei hätte Daniel ganz sicher die Strecke Bali nach Cocos Keeling auch gewonnen, wenn das mittlere Want nicht gebrochen wäre. Das Rennen von Darwin nach Bali hätten wir auch überlegen gewonnen, wenn dieses nicht für ungültig erklärt worden wäre. Wir waren die einzigen, die das Rennen ordentlich beendeten hatten, alle anderen sind fast durchgehend mit Motor gefahren.

„Gunvør XL“ - Ergebnisse auf der WARC Handicap 1.146							
Nr.	Leg	Skipper	Distance	Class A	Gesamt	Berechnete Zeit	Motor h
1	St. Lucia – Panama	Karsten	1180	1	1	6 d 4 h 41 min	0
2	Panama – Galapagos	Daniel	760	DNF	10	8 d 21 h 15 min	57
3	Galapagos – Marquesas	Daniel	2980	2	2	18 d 15 h 8 min	16
4	Bora Bora - Suvarrow - Niue - Vava'u	Karsten	1570	1	1	11 d 7 h 12 min	18
6	Musket Cove – Tanna	Karsten	450	1	3	2 d 9 h 1 min	0
7	Vanuatu – Mackay	Karsten	1150	1	1	6 d 0 h 42 min	0
8	Thursday Island – Darwin	Karsten	830	1	1	5 d 5 h 35 min	12
10	Bali – Cocos Keeling	Daniel	1110	3	8	7 d 14 h 32 min	13
11	Cocos Keeling – Mauritius	Daniel	2350	1	4	13 d 5 h 17 min	0
12	Mauritius – Reunion	Daniel	130	1	1	21 h 12 min	0,2
14	Reunion - Richards Bay	Daniel	1370	2	2	7 d 18 h 32 min	4
15	Cape Town - St. Helena - Salvador	Mike	3615	3	7	29 d 22 h 47 min	51
16	Fortaleza – Grenada	Karsten	1720	1	1	8 d 3 h 6 min	0
Total			19215			124 d 4 h 57 min	171.2

Weil wir die einzigen waren, die auch bei wenig Wind schnell segeln konnten und daher fast keine Motorstunden hatten, hat die Wettfahrtleitung der WARC das Rennen annulliert. Leider ein bisschen typisch für die Einstellung gegenüber Regattasegeln in der WARC.

Acht Mal waren wir „First Ship home“ und vier Mal zweite von insgesamt 13 Rennen (neun Mal wenn man von Darwin nach Bali mitrechnet), obwohl wir nach Rennwert nur viertschnellstes Schiff waren. Mit einigem Stolz können wir deshalb sagen, dass wir alles erreicht haben, was wir wollten: Wir haben gewonnen! Und bei allem sportlichen Siegeswillen haben wir auch großartige Erlebnisse und viel Spaß gehabt.

Interessanter als die Regattaergebnisse ist, dass wir mit 99 Tagen vier Tage weniger Regatta gesegelt sind als der schnellste Katamaran und fast 14 Tage weniger als die zweitschnellste Einrumpfyacht. Im Vergleich zu den langsamsten Booten in der WARC waren wir in den Regatten 45–60 Tage mehr im den verschiedenen Häfen.

Wenn man die ungefähr 7000 Meilen, die wir mit freiem Fahrtensegeln zwischen den Regatten verbracht haben, hinzurechnet, haben wir ungefähr 140 Tage um die Welt gebraucht, ca. 30% der Gesamtzeit. Die langsameren Boote in der Flotte ungefähr 60–80 Tage mehr. Dies

entspricht ziemlich genau der Zeit, die wir für die Überquerung des Pazifiks, des Indischen und des Atlantischen Ozeans gebraucht haben. Kein Wunder, dass viele dieser Crews in St. Lucia sehr erschöpft waren, besonders, weil sie im Gegensatz zu uns nicht mit wechselnden Besatzungsmitglieder unterwegs waren. Wir finden, unser Konzept eines schnelles Schiffes mit wechselnden Mannschaften hat sich bewährt – besonders, dass es mit vernachlässigbaren persönlichen Reibereien für alle wirklich ein tolles Erlebnis war.

Es war ein unglaublicher Törn! Danke an alle Mitsegler, von denen viele aus der SVAOe waren, für eine tolle Leistung und viel, viel Spaß! (Die Skipper waren: Eigner Karsten Witt, Daniel Rüter und Mike Teuteberg.)

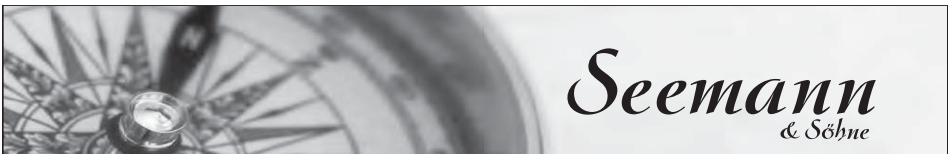
Karsten Witt

Nachtrag:

Die Fahrt der „Gunvør XL“ war nach Berend Bruhns' Fahrt mit der „Anna“ und Dr. Timm und Ingrid Pfeiffers mit der „Sonnenschein“ die dritte und schnellste Weltumsegelung unter dem SVAOe-Stander. Die SVAOe gratuliert den Gunvør-Eignern und ihren Crews zu dem Erfolg!

Wir freuen uns auf Eure Rückkehr!

Andreas Völker



*Seemann
& Söhne*

Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG

www.seemannsoehne.de

Schenefeld

Dannenkamp 20
22869 Schenefeld
Tel.: 8660610

Blankensee

Dormienstraße 9
22587 Hamburg
Tel.: 866 06 10

Rissen

Ole Kohdrift 1
22559 Hamburg
Tel.: 81 40 10

Groß Flottbek

Stiller Weg 2
22607 Hamburg
Tel.: 82 17 62

Bestattungen

aller Art und
Bestattungsvorsorge

In Schenefeld finden Sie unser Trauerzentrum mit eigener Trauerhalle, Abschiedsräumen und unserem Café.

Zurück aus der Südsee



Am 6.07.2013 wir sind wieder da

Kommt ab 14:30 in den Yachthafen um mit uns die Ankunft zu feiern.



**Sheila, Karsten und
die GUNVØR XL
Crew**

uAwg: Gunvor@wittfan.de



Erfüllung einer Vision?

Gedanken zu einem ungewöhnlichen Schiff

„Erst wenn ein Mann ein eigenes Boot hat, ist er wirklich frei, sein einziges Gefängnis ist dann der Horizont.“ Der Ausspruch des US-amerikanischen Erfolgsautors James A. Michener in seinem Buch „Die Bucht“ könnte für alle Segler gelten – wenn nicht die meisten in verbissenem Eifer der nächsten überfüllten Marina entgegen motorten, um noch einen stromversorgten Liegeplatz in der Nähe der Dusche zu ergattern.

Doch, es gibt ihn noch, den einsamen Segler, der die Weite der offenen See sucht, der unbequeme Kreuztörn in Kauf nimmt, die nicht selten in abgelegenen Fischerhäfen enden, wo man schon froh ist, mal nicht aufs eigene Bordklo gehen zu müssen. Langfahrten haben viele Facetten. Wie die Menschen selbst sind auch ihre Ansichten über Glück und die zu dessen Erreichen einzuschlagenden Kurse verschieden. Es gibt den zeitlichen und den finanziellen Rahmen, die jedem zuviel Begehr Grenzen diktieren. Die Unsterblichkeit eines Slocum oder Moitessier ist nicht jedermanns Sache.

Immerhin. Jeder Segler erfüllt sich mit der Anschaffung „seiner“ Yacht einen Herzenswunsch. Beispielsweise Karsten Witt mit der gerade von einer Weltumsegelung heimkehrenden X 55-Fuß „Gunvør XL“. Oder nun Reimund Reich mit seiner am 24. Mai in Grauhöft an der Schlei in ihr Element gesetzten 14 m langen „Gaudeamus II“. Klasse? Typ? In der Yachtliste steht bescheiden: Kielkreuzer. Das kann alles oder nichts bedeuten. Um es vorweg zu nehmen: Es ist ein Unikat. Die Länge über Alles von 46 „Füßen“ muss man schon einer Tabelle entnehmen. Es gibt wohl kaum zwei so unterschiedlicheren Segelyachten wie die erwähnten. Und unterschiedliche Mentalitäten.

Das Äußere der neuen Yacht, deren Prototyp einst auf dem Reißbrett des Schweden Arvid Laurin entstand, ist in jeder Hinsicht außergewöhnlich. Es überspringt ein halbes Jahrhundert Yachtkonstruktion und -entwicklung. Warum nun so ein Schiff? Reimund Reich ist ein erfahrener Segler. Dass er ein Leben lang mit vielen Booten lange Reisen gemacht hat, beantwortet die Frage nicht. Wirklich geliebt hat er bisher nur ein Boot: Geradezu verwachsen war er mit der ersten hölzernen „Gaudeamus“. Die Langfahrten mit ihr über fast drei Jahrzehnte, immer mit kleiner Besatzung, manchmal allein, führten beide nach Grönland und Spitzbergen, nach Madeira und den Azoren. Alle Reisen und Ziele aufzuzählen, würde den Rahmen sprengen.

„Ein echter Segler hat kein Boot, sondern das Boot hat ihn.“ Können Laien das verstehen? Seinen Entschluss, sich von der alten Dame, als diese altersmäßig den ihr zugemuteten Belastungen nicht mehr gewachsen zu sein schien, zu trennen und sich etwas „modernes“ anzuschaffen, bereute Reimund schnell. Eine weitere Anschaffung befriedigte ebenfalls nicht seine Ansprüche an Seetüchtigkeit und praxisnahe Handhabung. Aber Reimund ohne Boot? Das ging nun gar nicht. Es ging nicht ohne die inzwischen unerreichbare „Gaudeamus“

Wat nu? Viele Leidenschaften bleiben ungelebt, die meisten Wünsche unerfüllt. Aber sollte er nun auf der Alster im Mietboot zwischen Alsterdampfern und Ruderbooten hin- und hergondeln? Wir wollen ehrlich sein: Reimund ist es vergönnt, seine Leidenschaften zu leben und sich seine Lebenswünsche zu erfüllen, nicht nur seine seglerischen. Da er seine alte Seegefährtin nicht wiederbekam, musste eben eine neue geschaffen werden. „Schorsch“ Nissen – früher als Skipper der „Timschal“ in der SVAOe – ist die Aufgabe angegangen: Nachbau ja, Klon



Der Schiffer setzt die Flagge
Fotos (2): J. Schaper

nein. Neue Materialien, neue Baumethoden. So entstand kein Nach-, sondern ein Neubau, eine moderne Version und für den Eigner die Erfüllung einer Vision. Für uns die Möglichkeit, einen Blick in eine Seglerseele zu werfen. Entstanden ist eine wirklich seegängige Yacht. Eine Ausnahme im Reigen vieler schnellerer, aber nur bedingt seetüchtiger Renner. Für Konstrukteur Nissen und die kooperierenden Werften Henningsen & Streckmest und Janssen & Renckhoff in Kappeln-Grauhöft muss dieser Auftrag eine besondere Herausforderung gewesen sein. Sie

haben trotz aller vorgegebenen konstruktiven Konventionen etwas Besonderes geschaffen. Für den Eigner ist es die Krönung. Es scheint so als habe Michener bei seiner zeitlosen Betrachtung über den Besitz eines Bootes zugeschaut, als dieses am einzigen Sonntag in diesem verregneten Mai in sein Element glitt.

Reimund und Inge werden nicht lange im Hafen die begehrtlichen Blicke der Bewunderer oder Neider genießen. Sie wollen auf See gehen. Das Ziel heißt Madeira. Welche Frau, zumal im nicht mehr im jugendlich Alter, tut das noch? Mir fallen nicht allzu viele ein. Wir bewundern ihren Mut.

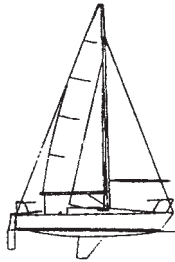
„Die See mag gefährlich sein, aber sie ist da, damit wir uns ihr stellen, und manchmal sogar, damit sie uns willkommen heißt“, sagt der portugiesische Schriftsteller Fernando Pessoa (1888-1935). Reimund und Inge werden sich ihr



„Gaudeamus II“ – ist alles klar zum Ablaufen?

stellen. Und die See? Spielt sie mit? Am sonnig-warmen Taufstag meinte Petrus es gut mit Schiff, Eignern, Erbauern und Gästen. Er gab Hoffnung. Wir wünschen der Crew und der neuen „Geaudemus“ ein ausgedehntes Azorenhoch und eine mäßige Passatbrise. Genügend Wasser unterm Kiel werden sie dann schon haben.

Jürgen Schaper



Gold und Silber

Ehrung der Jubilare diesmal im Clubhaus

Mit den Ehrungen unserer Jubilare haben wir einen Kurswechsel vornehmen müssen, da dies infolge der gestiegenen Anzahl auf dem Gründungsfest zeitlich kaum noch möglich war. In diesem Jahr standen acht 50-jährige und zwanzig 25-jährige Jubilare auf der Liste! Hinzu kam der familiäre und freundschaftliche Anhang jedes Einzelnen. Warum nicht eine spezielle Veranstaltung zu diesem Zweck im Clubhaus? Dafür haben wir es ja.

Die Idee unserer Festlotsin Annemarie Stamp fand schnell Anklang, und so lud der Vorstand zur Ehrung der Jubilare auf Freitag, den 19. April ans Elbufer ein. Obwohl wir zahlreiche Absagen erhielten und leider auch die höfliche „gar keine Reaktion“ anzumerken war, erschienen fünf Gold- und 11 Silberaspiranten nebst einer großen Anzahl von Sympathisanten, so dass das Clubhaus angenehm gefüllt wurde.

Bei einem? Glas Sekt und netten Häppchen herrschte eine lockere Atmosphäre, in der alte Freundschaften nach dem Motto „Dich habe ich ja ewig nicht gesehen“ an der Bar aufgefrischt und neue Verbindungen hergestellt wurden.

Der Ältestenrat hatte für jeden der Jubilare ein kurzes oder längeres Statement zu dessen seglerischen Lebenslauf vorbereitet, das vom Vorsitzenden humorvoll vorgetragen, in einigen Fällen von den Zuhörern nicht weniger humorvoll ergänzt wurden. Barbara Vorbau sorgte mit einer Darlegung ihrer Aufnahme-prozedur vor einem halben Jahrhundert für allgemeine Heiterkeit. Alle, auch diejenigen, die bei der Ordensvergabe leer ausgingen, hatten ihren Spaß. Fazit: Sollte im nächsten Jahr wiederholt werden! Dort würden wir dann auch gern zusätzlich diejenigen sehen, die diesmal nicht dabei sein konnten.

Geehrt mit der Goldenen Ehrennadel der SVAOe wurden: Norbert Ahrens, Frank Jacobsen, Rolf Pasternak, Norbert Schlöbom und Barbara Vorbau.

Hartwig Behrendt, Berend Bruhns und Klaus Strüven können ihrer Ehrung im kommenden Jahr entgegensehen.

Die Silberne Ehrennadel bekamen angesteckt: Norbert Berg, Rüdiger Dartsch, Günter Lehfeld, Gisbert Niese (für 2012), Detlef Flentge, Frank-Michael Raschdorf, Jens Röschmann, Gerd Schulz, Ulf Stetter, Michael Wegner und Klaus Wernicke.

Die nachstehenden Mitglieder waren verhindert und bekommen ihre Nadel im nächsten Jahr oder bei einer anderen Gelegenheit: Ulrike Körner, Wilhelm Leifeld, Dietmar Pannwitz, Jochen Peschke, Rüdiger Röhrs, Jan Ruß, Justus Schilling, Ron Schöling, Ullrich Swoboda, Christa Wacker.

Jürgen Schaper



Mit der „Goldenen SVAOe-Nadel“ wurden durch den Vorsitzenden Andreas Völker (links) geehrt: Norbert Ahrens, Rolf Pasternak, Barbara Vorbau, Norbert Schlöbohm und Frank Jacobsen



Mit der „Silbernadel“ wurden ausgezeichnet: (von li.) Jens Röschmann, Günter Lehfeldt, Detlef Flentge, Frank-Michael Raschdorf, Ulf Stetter, Norbert Berg, Klaus Wernicke, Gisbert Niese (2012), Michael Wegner, Gerhard Schulz und Rüdiger Dartsch.

Ehrung im FSC

Goldene Feder für Götz Anders Nietsch

Der Kommodore des Flensburger Segel-Club Enno Brink ehrte das langjährige FSC-Mitglied Götz Anders Nietsch mit der Überreichung der „Goldenen Feder“ des Clubs. Enno Brink würdigte damit dessen Beiträge in der Clubzeitung des FSC über seine Erinnerungen an bedeutende Persönlichkeiten und Ereignisse, mit denen er ein Stück Clubgeschichte des frühen FSC schrieb.



GAN bekommt die „Goldene Feder“ des FSC

Foto: Hajo Hornberg

Wir gratulieren Götz zu dieser verdienten Anerkennung seiner schriftstellerischen Tätigkeit.

Auch in der SVAOe, der Götz als Vorstandsmitglied angehört, ist er ein unermüdlicher Mitautor und -gestalter unserer Nachrichten, in denen von ihm zahlreiche Beiträge zu seglerischen, navigatorischen und historischen Themen erschienen sind und hoffentlich weiter erscheinen werden, obwohl es hier (bisher noch) keine goldene Feder zu gewinnen gibt.

Allein in dieser Ausgabe schreibt er über den gegenwärtigen Stand der WSV-Reform und einen Beitrag über das neue europäische Satelliten-Navigationsverfahren „Galileo“.

Ehrung für Harald Harmstorf

DSV-Jubiläumsmedaille verliehen

Der Deutsche Segler-Verband hat sein 125-jähriges Bestehen zum Anlass genommen, Persönlichkeiten aus den Landesseglerverbänden für ihr herausragendes ehrenamtliches Engagement im Segelsport mit der DSV-Jubiläumsmedaille zu ehren. Die Ehrung erfolgt auf Vorschlag des jeweiligen Landesverbandes. Bislang wurden im Rahmen



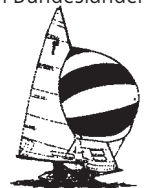
Harald Harmstorf freut sich über die DSV-Jubiläumsmedaille

Foto: Jürgen Schaper

der Verbandstage 12 Persönlichkeiten mit der Medaille ausgezeichnet. Auf Vorschlag des Ehrenvorsitzenden verlieh DSV-Vizepräsident für Breitensport Uwe Jahnke sie am 27. März 2013 auf der Jahrestagung des Hamburger Segler-Verbandes an dessen Vorsitzenden Harald Harmstorf.

Harald Harmstorf, früherer langjähriger Vorsitzender des Mühlenberger Segel-Clubs, hat sich danach in 16 Jahren als Vizepräsident und nun fast 12-jährigen Tätigkeit mit großem Engagement für die Belange des Hamburger Segelsports eingesetzt. Seine Bemühungen um die Erhaltung der Reviere für Fahrten- und Regattasport haben weit über die Grenzen der Hamburger Gewässer hinaus auch die Anerkennung der Hamburger und Bundesbehörden gefunden, was auch beispielhaft für die benachbarten Bundesländer sein sollte.

Jürgen Schaper



Herzliche Glückwünsche!

Unsere Grüße und Glückwünsche gehen an alle diejenigen, die in einer hoffentlich bald etwas wärmeren Jahres- und Segelzeit ihren Geburtstag feiern. Besondere Grüße gehen wie immer an diejenigen unserer älteren und jüngeren Mitglieder, die einen runden Geburtstag haben. Wir wünschen allen ein gesundes neues Lebensjahr – an Land und auf dem Wasser.

02.07.	Anton Kobabe	10 Jahre
03.07.	Martin Ullrich	65 Jahre
05.07.	Jan Gallbach	30 Jahre
12.07.	Hans-Helmut Pohle	70 Jahre
13.07.	Lea Haas	20 Jahre
15.07.	Sebastian Schäfers	55 Jahre
23.07.	Volkart Koch	75 Jahre
25.07.	Jens-Peter Bergstädt	75 Jahre
27.07.	Einar Osterhage	40 Jahre
03.08.	Heinz Gehrman	70 Jahre
08.08.	Elisabeth Kemm	60 Jahre
08.08.	Katharina Völker	55 Jahre
09.08.	Andreas Sasse	50 Jahre
11.08.	Klaus Sperber	75 Jahre
14.08.	Jörg Schildt	75 Jahre
14.08.	Elmar Gehlen	70 Jahre
17.08.	Dirk Nordmann-Bromberger	75 Jahre
19.08.	Rainer Peters	70 Jahre
19.08.	Antje Mohr	70 Jahre
21.08.	Jan Thorsten Mohr	60 Jahre
21.08.	Marvin Schlesiger	20 Jahre
22.08.	Karsten C. Witt	55 Jahre
29.08.	Helga Schliephacke	75 Jahre
29.08.	Dieter Behl	65 Jahre
31.08.	Jan op de Hipt	50 Jahre

Beilagenhinweis

Bitte beachten Sie folgende Beilagen in dieser Ausgabe:

SVAOe: Terminkalender 2. Halbjahr
Einladung zum Sommergrillen



SVAOeer erfolgreich

Gelungener Elbeauftakt

Mit drei Wettfahrten am Sonnabend und Sonntag, dem 27./28. April eröffnete die SVAOe bei bestem Segelwetter die Hamburger Regattasaison auf der Unterelbe. 32 Yachten, davon allein 12 SVAOeer, hatten zum Auftakt gemeldet. Ihre Erfolge können sich sehen lassen. In den sechs Gruppen ersegelten sie vier erste Plätze. In der Gesamtwertung lagen sie mit einem zweiten, vierten, fünften und sechsten Platz nach berechneter Zeit (Yardstick) ebenfalls gut.

Die Ergebnisse:

Gruppe 1 – J24:

1. „Hungrier Wolf“, Jonas Lyssewski; 3. „Luv“ Öko Schulz; 4. „Tinto“, Luise Boehlich und 5. „Juellssand“, Ragna Thönnessen (nur Wettfahrt 1 gesegelt)

Gruppe 2: – YS 90 – 99:

1. „turbemus“, Jürgen Raddatz.

Gruppe 3 – YS 100 – 109;

3. „Swift“, Andreas Gustafsson; 8. „Ballerina 2“.

Gruppe 4 – YS >100, Folkeboote:

1. „Lord Jim“, Thomas Lyssewski; 2. „Fun“, Klaus Polläh, 3. „Juno“ Jörg Zwirner.

Gruppe 5 – C55:

1. „MOD“, Ralf-Dieter Preuß, 2. „Fontenay“, Bärbel Evers.

Die vollständigen Gesamtergebnisse können im SVAOe-Internet unter www.svaeo.de abgerufen werden.

Danke an das Team der Helfer und an Kay Rothenburg, für die tollen Fotos, online auf unserer neuen SVAOe Facebook-Seite!

Regatta auf Facebook? Natürlich, sehen Sie doch mal rein.

Die Nachrichten können nur einen kleinen Teil der Bilder veröffentlichen. Mehr finden Sie auf Facebook unter <http://www.facebook.com/svaeo>. Dort bleiben Sie über unsere Neuerungen auf dem Laufenden. News, Bilder und Videos, sowie Regattatermine und Berichte online. Markieren sie unsere Seite mit „Gefällt mir“. Wir freuen uns über Ihre Likes!

Mark-Anton Wilke



60 Jahre Vorsprung

Tickets · Administrationssoftware
Hardware · Beratung · Service

BECKERBILLETT

+49 (0) 40-399 202-0 www.beckerbillett.de

Wenig Erfolg – aber gelernt

Unsere J24 bei „Väterchen Frost“

14.11.2012. 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

Auch die vier J24 der SVAOe, „Juelssand“, „Luv“, „Tinto“ und „Hungriger Wolf“, ließen sich diese Gelegenheit natürlich nicht entgehen. Doch das Hamburger Wetter überraschte mit spontanem Sonnenschein und nahm allen notorischen Nörglern den Wind aus den Segeln.



„Hungriger Wolf“ und „Juelssand“ unter Spi

Mit selbigem Problem hatten allerdings auch die Segler im 28 Boote zählenden Feld teilweise zu kämpfen. Wind war, vor allem am Sonnabend, eher wenig. Wer die Alster kennt weiß, dass es dort bei schwachen Winden und den damit einhergehenden 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, und so mussten wir wiederholt aus der dritten Reihe starten. Es lag sicherlich nicht ausschließlich daran, dass man mitunter auf Backbordbug kaum die Linie erreichen konnte. Auch nachdem wir uns aus dem

Getümmel am Start herausgearbeitet hatten und im freien Wind segeln konnten – sofern man auf der Alster überhaupt von freiem Wind 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 fuhren, der Wind drehte eigentlich immer gegenan. Es ging sogar soweit, 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 kaum, einen Blick auf die aushängenden Zwischenergebnisse zu

werfen. Am Sonntag folgten weitere zwei Wettfahrten bei etwas konstanterem Wind, was uns aber keine wirklich besseren Platzierungen einbrachte.

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

Eisschollen am Ostermontag

J24 – Frostiges Ostertraining in Eckernförde

Die Planung zu unserem jährlichen Ostertraining in Eckernförde wurde in diesem Jahr von den frostigen Witterungsbedingungen überschattet. Doch nach einiger Diskussion fuhren wir am „Grün“-Donnerstag (dem 28. März) vor Ostern mit unseren vier SVAOe-J24 „Juelssand“, „Hungriger Wolf“, „Luv“ und „Tinto“ los in Richtung Ostsee. Gesellschaft bekamen wir von der Berliner Crew „Avalancha“, sodass ab Karfreitag fünf J24-Crews in allerwärmster „Michelin-Männchen-Bekleidung“ auf der Eckernförder Bucht trainieren konnten.

An den kommenden Tagen wurden bei leichtem bis mittlerem Wind Wenden, Halsen, Tonnenmanöver und Starts geübt, Speed, Höhe und Trimm angeglichen. Am Freitag und Samstag war es bewölkt, und wir segelten ab und an durch Schneeschauer, gegen die einige vorausschauende Segler sich mit Skibrillen, wollenen Bärten oder Gesichtsmasken wappneten.

Am Ostersonntag konnten wir uns über ein erstes Segeln im Sonnenschein freuen – nach dem Schneeschieben! Ostermontag gab es eine besondere Überraschung für uns: Eisschollen im Hafen!

Es war ein wunderbares Trainingwochenende, und wir freuen uns sehr auf die Saison! Die erste



ES KOMMT AUF JEDES DETAIL AN.



Individuelle
Yacht- Neu-
und Ausbauten



Osmose-,
Maler- und
Lackarbeiten



Teakdecks,
Holzmasten,
Reparaturen



Rundum-
Service und
Winterlager



„Juelssand“ unter Spi



„Luv“ unter Spi



„Tinto“ an der Leetonne



„Hungriger Wolf“ in der Wende



Auch die Geselligkeit kam nicht zu kurz: Jeden Abend wurde die gesamte Gruppe von einer Mannschaft bekocht. Zudem gab es Grund zum Feiern: die Geburtstage von Janne und Max. Mehr Fotos gibt es auf dem Blog der „Juelssand“-Crew

Regatta, die Frühjahrsverbandsregatta des HSC, fand am Wochenende auf der Alster statt!

Zu guter Letzt: Vielen Dank an die SVAOe für die Erlaubnis, dieses tolle Clubhaus in Eckernförde benutzen zu dürfen! Vielen Dank an unsere Motorboot-Crew: Thorsten, Benno und Timo! Tausend Dank an unsere Organisatorinnen Ragna, Annka und Nils!

Caren Ramien

Mal nicht segeln

Die SVAOe-Jugend in Scharbeutz

Der 15. Februar 2013 war ein nasskalter Hamburger Freitag, als wir uns um kurz vor 16.00 Uhr auf dem Parkplatz am Bahnhof Altona versammelten, um mit dem Vereinsbus und zwei weiteren Autos nach Scharbeutz zu fahren. Der Feierabendverkehr machte es nicht leicht, einmal quer durch die Stadt zum Horner Kreisel zu gelangen.

Doch eine gute halbe Stunde später düsten wir schon über die A1 in Richtung Lübeck. In der schönen Jugendherberge, direkt am Ostseestrand, angekommen, gab es erstmal Abendessen. Mit kleinen Spielen und einer kurzen Runde, was uns am Wochenende erwarten würde, ging das Abendtreffen zu Ende.

Trotz des eiskalten Ostwindes, haben wir danach noch einen ausgiebigen Nachtspaziergang am Strand entlang gemacht. Zügig ging's dann ab in die Kojen, um am nächsten Morgen pünktlich um 07.45 Uhr zum Frühstück zu erscheinen. Theorievorträge über Regattatechnik, Starts und Segeltrimm von Daniel Rüter und Jan-Eike Schulz füllten den Vormittag bis zum

Mittagessen. Darauf folgten Sport in der Sporthalle, Zirkeltraining und Mannschaftsspiele.



Mit solchen Segelflößen fing es vor 125 Jahren in der Modellabteilung auch an!

Nach dem Abendessen fuhren wir zur etwa vier Kilometer entfernten „Ostseetherme“, um einfach mal Entspannung und Spaß zu haben. Ob nun Wasserballspiel, Wetttrutschen oder einfach im Wasser treiben lassen und in der Sauna entspannen, es war ein voller Erfolg! Kurz nach 23.00 Uhr dann der Schock: Der Schrank einer Teilnehmerin komplett leer! Kurze Zeit später dann die Erleichterung: Es war nur der magnetische Schlüssel defekt und hat damit den falschen Schrank aufgeschlossen!

Ein netter Ausklang des Abends in der Jugendherberge rundete den gelungenen Tag ab und ließ uns am nächsten Tag mit einiger Verspätung aus den Kojen kriechen, um zum Frühstück zu erscheinen. Der Vormittag begann mit Spielen: Eines davon, Flöße bauen, die möglichst schnell in einer Rinne hin und zurück gepustet werden sollten. Weiter ging es dann mit Vorbereitungsgesprächen und Bootsbaupraxis mit dem Thema Epoxidharz-Verarbeitung. Nach dem Mittagessen: Packen und ein Strandspaziergang, dann machten wir uns auf den Heimweg nach Hamburg.

Das Wetter war grau und kalt, aber trocken und damit angenehmer. Es war ein schönes Wochenende mit viel Spaß und Freude und einigen neuen Erkenntnissen!

Vielen Dank an die Mitorganisatoren und Vortragenden: Sven Becker, Daniel Rüter und Jan-Eike Schulz.

Mark-Anton Wilke

Trotz Kälte – Segeln auf der Alster

Gemeinsames Opti-Wintertraining

17. November 2012, Sonnabendmorgen kurz vor 10.00 Uhr ist an unserer Steganlage schon so einiges los: Eltern und Kinder riggen Optis auf, und die Trainer machen die Begleitboote fertig. Vorsichtig muss man heute beim Betreten des Holzstegs sein, denn der Nachtfrost hat die gesamte Steganlage mit einer dünnen Eisschicht überzogen!

Mit viel Geduld versuche ich, die Außenbordmotoren von „Paul“ und „Adje“ zum Laufen zu bringen, aber bei der Kälte wollen sie nicht so richtig. Erst nachdem sie 10 Minuten warm gelaufen sind, geht zumindest der Motor von

„Paul“ beim eingelegten Vorwärtsgang nicht mehr aus, der andere Motor braucht noch ein bisschen länger.

„Steuermannsbesprechung!“ tönt es von überall her, und wenig später stehen 18 motivierte Segler und Seglerinnen um uns Trainer herum und hören gespannt zu, wie sich der heutige Ablauf gestalten soll. Wir erklären Regattatipps an der Tafel und weisen nochmal auf die wichtigsten Ausweichregeln hin, dann werden noch die letzten Optis zu Wasser gelassen, und 18 kleine Segelboote machen sich auf den Weg zur Tonne 3.

Vom BSC, SCU und der SVAOe sind die Kinder, die hier in Ölzeug, Schal, Mütze und Handschuhen, bei schönstem Sonnenschein, der eisigen Kälte trotzen. Wie schon in den vorangegangenen drei Jahren stellt jeder der drei Vereine mindestens einen Trainer, der dann von den Herbstferien bis zum Advent die 15–20 Kinder, im Alter von 8 bis 13 Jahren, auf der Alster trainiert. So sind unsere Trainerboote vollbesetzt, ideal um mit den Kindern kleine Regatten, Teamrace und Matchrace zu segeln. So kommen die Kinder in Bewegung und kühlen nicht so schnell aus. Für spezielle Trainingsmaßnahmen in kleinen Gruppen finden wir auch immer wieder Zeit, so werden Wende, Halse und Tonnenmanöver noch einmal extra geübt. Nach der ersten Stunde beginnt dann doch die Kälte so langsam in die Knochen zu kriechen, daran kann auch die Erinnerung an den „goldenen Oktober“ mit Temperaturen über 20° nichts ändern.

Unter der Leitung von Wiebke, Trainerin beim BSC, runden die Optisegler eines der Begleitboote als Ersatztonne, wir rufen ihnen Anweisungen und Tipps zu. Wenn 18 Segelboote zur gleichen Zeit das Motorboot zweimal runden sollen, ist viel Abschätzungsvermögen, Ausweichregelan-



Früher winterlicher Sonnenuntergang an der Alster
wendung und Feingefühl beim Steuern gefragt,
und so geht diese Übung auch nicht ohne die
eine oder andere, etwas unsanfte Bootsberüh-
rung zu. Aber so ein Opti ist ja hart im Nehmen,
sein Steuermann oder seine Steuerfrau auch.
Und so kämpfen die Opti-Kinder bei der nun
folgenden Regatta um die ersten drei Plätze,

SVAOe _____ Mai / Juni 2013

die am Ende zu einer Gesamtwertung zusam-
mengefügt, bei der Nachbesprechung verkündet
werden sollen.

Nach knapp zwei Stunden, segeln alle das letz-
te Mal für heute an die ausgelegte Startlinie,
dreimal „up and down“ zwischen Alstertonne
3 und 4, dann zur Zielgeraden, die wir in der
Hafeneinfahrt auslegen. Jeder Zieldurchgang
wird mit der Trillerpfeife bestätigt und die ersten
drei Sieger notiert.

Ein wenig chaotisch mutet das Abringen,
Säubern und Aufräumen der Boote an, doch
trotzdem weiß jeder, welches Schwert, Mast,
Segel oder Ruderblatt zu welchem Opti gehört.
Wenig später passiert's dann doch: Eine junge
Seglerin steigt, um Ruder und Schwert aus dem
noch im Wasser liegenden Opti zu räumen,
in das schaukelnde Boot und rutscht ab. Sie
fällt in die nur ein paar Grad kalte Alster, doch

TOPLICHT

**Ausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten
Werftausrüstung**

Friesenweg 4
22763 Hamburg
Tel.: 040 - 88 90 100
Fax: 040 - 88 90 1011
toplicht@toplicht.de

Öffnungszeiten:
Mo - Fr: 09.00 - 18.00 Uhr
Sa: 09.00 - 13.00 Uhr



„Der kleine Braune“
Kostenlose Katalog-
bestellung und Webshop
www.toplicht.de

Eltern und Trainer sind schnell zur Hilfe. Ein Satz Wechselklamotten ist beim Segeln Pflicht, und so endet das ungewollte Bad in der Alster nicht gleich mit einer dicken Erkältung. Wenig später wärmen sich vor Freude strahlende Kinder an heißem Tee und leckerer Suppe, gekocht und mitgebracht von den Eltern.

Bei der Abschlussbesprechung geht es dann nochmal um das Training, dann werden die Gesamtsieger verkündet. Trotz eisiger Kälte ein toller Tag beim Wintersegeln 2012!

Mark-Anton Wilke

Opti-Ansegeln auf der Alster

Am Karfreitag, dem 29. März ging es endlich wieder los. Trotz der noch winterlichen Temperaturen um 2–3° C konnten die Kinder bei ein bisschen Sonne und Wind aus NNO um 2 Bft endlich Ihre Optis aufbauen.



Voller Erwartung...

Nach dem Umziehen und der Steuermannsbesprechung ging es gegen 12.00 Uhr auf das noch sehr kalte „Alsterwasser“.

Nach einigen Manövern auf dem Halben-Windkurs konnten wir noch eine kleine Regatta und eine Alsterrundfahrt mit dem Ziel Hafen veranstalten. Gegen 13.30 Uhr haben dann die treuen Eltern die Optis mit den Kindern wieder abgeriggt und verstaut.



Nach langer Winterzeit erstmals wieder auf dem Wasser

Es waren insgesamt sieben Kinder (Jakob, Tilmann, Fritz, Simon G., Simon K., Maya und Helene) auf dem Wasser, aber alle hatten so viel Spaß, dass schon am Ostermontag das nächste Training folgen sollte.

Thomas Lyssewski

Trauer auf der Optimale

Bestes Wetter für eine der größten Opti-Regatten im Norden

Es ist Sonnabendmorgen, der 20. April 2013. Langsam füllt sich die Wiese am Alsterufer mit Optitrailern und Begleitbooten. Aus allen Teilen Norddeutschlands sind die jungen Segler angereist: Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern und sogar Brandenburg und Berlin.

Einige Teilnehmer sind schon Freitag vor Ort, teilweise sogar mit Wohnmobil oder Wohnwagen und haben an der Alster, nahe der Steganlage, Stellung bezogen. Optis werden aufgeriggt, Begleitboote zu Wasser gelassen und alles für die Regatta vorbereitet.

Trotzdem ist alles ein wenig anders als sonst. Polizeihubschrauber suchen noch bis ca. 10 Uhr mit Wärmebildkameras die Alster ab, und Spürhunde der Polizei werden am Ufer entlang geführt. Denn ein trauriges Ereignis überschattet unsere Veranstaltung: Ein 13-jähriger Junge ist am Freitag Abend mit einem Ruder-Einer gegen eine Tonne gefahren, gekentert und gilt seitdem als vermisst. Wie die Ruderclubs an der Alster, setzen auch wir unsere Flaggen und Ständer auf Halbmast.

Um 11:30 Uhr ist Steuermannsbesprechung. 120 Kinder sitzen dicht an dicht im Eingangsbereich der Steganlage und hören aufmerksam den Worten des Wettfahrtleiters zu. Daniel Rüter erklärt detailliert den Ablauf und beantwortet die Fragen der Teilnehmer.

Dann werden in Absprache mit der Polizei die Tonnen für die Wettfahrt ausgelegt, das Startschiff auf Position geschleppt und verankert. Das Zielschiff ist eine schöne, alte Barkasse aus dem Museumshafen Oevelgönne, „Suhr & Cons“. Sie fährt mit der Mannschaft, die nachher den Zieldurchgang auflisten wird, auf die Zielposition. Die Schiedsrichter auf unserem SVAOe-Schlauchboot „Ben“ sind Jonas Lyssewski und Johann Huhn unter der Leitung von Thomas Lyssewski.

Der Wind weht leider nur teilweise beständig. Oft ist er für kurze Zeit ganz weg, um dann wieder ein bisschen aufzufrischen. Trotzdem segeln unsere Kinder zwei Wettfahrten. In Gruppe A gibt es bei beiden Wettfahrten einen Gesamttrückeruf wegen Frühstart und den folgenden Start unter Black-Flag. Fünf Minuten später startet dann das Feld der Gruppe B.

Bei so vielen Booten geht's an den Tonnen dann schon etwas chaotisch zu, da jeder versucht, seine Position zu behaupten und sich nicht von



Jakob Giese ersegelte für die SVAOe den 6. Platz



Die Startercrew flaggte Halbmast



Helene Scheder-Bieschin wurde in der A-Gruppe beste SVAOeerin

den anderen Booten abdrängen lassen will. Viele fallen hier in der Windabdeckung der anderen Boote um einige Plätze zurück.

Kurz darauf folgt dann die zweite Wettfahrt. Anschließend segeln 120 Boote in den kleinen Hafen am Alsterufer. Sicherlich ein nicht alltägliches Bild, das sich hier von der Steganlage und vom Alsterufer aus den Zuschauern bietet! Mit Suppe, Boote abbauen und der vorläufigen Auswertung geht der erste Regattatag zu Ende.

Am nächsten Morgen müssen wir unser Feld mit der Drachen-Regatta des NRV koordinieren, die netterweise wartet, bis wir unsere zweite Wettfahrten vollendet haben. Um 11.00 Uhr startet also wieder die Gruppe A und fünf Minuten später die Gruppe B, mehrfach muss das Feld vorher wegen Winddrehern verzogen werden.

Bei tollem Segelwind können die Segler noch einiges vom Vortag wieder gut machen und kommen glücklich und zufrieden in den Hafen zurück, wo Würstchen und Kartoffelsalat auf sie warten.

Die Begleitboote werden aus dem Wasser gezogen, Optis verladen und alles verzurrt, bevor zur Siegerehrung auf der Steganlage aufgerufen wird und Preise und Urkunden verteilt werden. Das Wetter spielte das ganze Wochenende fantastisch mit. Mit blauem Himmel, Sonnenschein und mindestens 15° C zeigte sich der Frühling von seiner besten Seite!

Die Ergebnisse:

Gruppe A:

1. Deike Bornemann (SVW), 2. Leonard Alberty (SCC), 3. Safia Schuchmann (WVH), 41. Philine Niemeier (SVAOe), 42. Helene Scheder-Bieschin (SVAOe).

Gruppe B:

1. Justus Melzer (NRV), 2. Emil Sperling (SSVV), 3. Bjarne Neumann (SCRhe), 6. Jakob Giese

(SVAOe), 29. Fritz Meyer (SVAOe), 39. Sophia Wilke (SVAOe), 41. Simon Giese (SVAOe), 43. Maya-Tamara Franzius (SVAOe), 55. Chira Giovanna Hübner (SVAOe), 58. Tilman Keßling (SVAOe), 62. Simon Keßling (SVAOe), 64. Linea Zwirner (SVAOe) und 76. Justin Dennert (SVAOe)
Mark Anton Wilke

Weitere Fotos gibt's auf unserer neuen Facebook-Seite!

Nachspiel

Dass auf der Alster Regatten durchgeführt wurden, obwohl der zu der Zeit noch vermisste junge Ruderer noch nicht gefunden war, ist nicht besonders glücklich. Die Optimale hat leider zu einem unerreulichen Pressecho geführt. Zu der unsachlichen Kritik soll hier nicht Stellung genommen werden. Sonderbar ist, dass nur die SVAOe namentlich kritisiert wurde, obwohl andere Segelvereine ebenfalls ihre Regatten durchführten. Sie wurden nicht einmal erwähnt. Das ist denn wohl auch eine Art, die Pressefreiheit in Anspruch zu nehmen.

Jürgen Schaper

Elternzeit – Segelzeit

Neun Wochen quer durch Schweden

Es regnet. Wir sind auf der Rückfahrt aus Schweden und können uns kaum erinnern, wann wir in den letzten zwei Monaten so schlechtes Wetter hatten. Die Regentropfen prasseln auf die Frontscheibe, und die Autobahn verschwindet im grauen Einerlei. Es kommt einem so vor, als wären wir gestern erst losgefahren.

Anfang Juni 2012 starten wir in Göteborg mit unserer Albin Express „Lilla“. 7,77 m lang, 2,49 m breit, in Schweden vor 30 Jahren gebaut. Vorschiffskoje, Salon mit Tisch, ein verschiebbarer Küchenblock mit Spirituskocher und ein Pump-

klo als besonderer Luxus. Ein UKW-Funkgerät hatten wir extra noch eingebaut, zusammen mit einem Splitter mit DVBT-Anschluss – es war ja Fußball-EM. Alles in allem Platz genug für zwei Erwachsene und unsere 10 Monate alte Tochter.

Schon seit Claras Geburt war der Plan, die gemeinsame Elternzeit unter Segeln zu verbringen. Das Revier sollte möglichst wettergeschützt und trotzdem landschaftlich reizvoll sein. Was lag da näher, als die schwedischen Westschären, den Götakanal und die großen Seen Vänern und Vättern sowie die Ostschären bis Stockholm und den Mälaren zu einer zweimonatigen Sommertour zu verbinden. Die Hin- und Rücküberführung konnten ohne Probleme befreundete Crews in Teilabschnitten übernehmen.

Von Göteborg in die Westschären

Nachdem es Ende Mai schon einige richtig warme Tage gegeben hatte, gestaltet sich unser Start sehr frostig. Obwohl schon auf Sommer

eingestellt, läuft nachts der Heizlüfter fast ununterbrochen, das Wetter ist sonnig, aber kalt. Die Route verläuft über Öckerö, Marstrand, Möllosund, Stora Kornö, vorbei an Smögen nach Hunnebostrand und Hamburgsund. Die Häfen präsentieren sich in ruhiger Idylle, doch die typischen unbewaldeten Schären sind zu wenig einladend für ein nächtliches Ankern. Aufgrund der Vorsaison sind alle Häfen leer, Restaurants und Läden häufig geschlossen, teilweise sind die Stege noch Baustellen, gelegentlich die Bezahlautomaten noch ausgeschaltet und ein Hafenermeister nicht in Sicht. Wo immer möglich verwöhnen wir uns mit frischem oder geräucherter Fisch. Unser nördlichster Punkt ist – wie es sich für Hamburger gehört – Hamburgsund. Zurück geht es über Malmön, Fiskebäckskil, Gullhomen, Skärhamn, Astol und Källo Knippla. Vor allem Häfen wie Möllosund oder Gullholmen mit ihren teilweise autofreien verwinkelten Sträßchen bleiben uns in guter Erinnerung.



FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

Eine Länge voraus.



Tel. 040.328 101 731 • www.firmenich-yacht.de

Für uns ist es auch die Zeit, um sich an das Segeln mit Kind zu gewöhnen. Einen wirklichen Test gab es bisher nicht, und es dauert ein bisschen, bis sich der Tagesablauf und Organisation unter Deck so eingespielt haben, dass nicht permanent alles durcheinander gerät. Unsere Tagesetappen belaufen sich meist auf ca. 10 bis 15 sm, also etwa drei Stunden auf dem Wasser, am besten über Claras Mittagsschlaf. Bei häufig frischem Wind aus westlichen Richtungen sind für uns eine kleine Fock und ein gerefftes Groß meistens mehr als genug Segelfläche. Ein eigens angefertigtes Leeseegel für die Backbord-Koje bewahrt Clara davor, bei Seegang quer durch den Salon zu purzeln. Im Cockpit leinen wir sie mit einem Kinder-Lifebelt an. Die Schwimmweste bleibt erst mal in der Backskiste, weil sie sie vollständig unbeweglich macht und dementsprechend unbeliebt ist.

Einmal quer durch Schweden

Von Göteborg starten wir Mitte Juni in den Trollhättan-Kanal mit seinen beeindruckenden Schleusen. Passend zur Umgebung regnet es das erste Mal, so dass wir froh sind, über Kungälv und Trollhättan bald Vänersborg im südlichen Ufer des Väners zu erreichen. Für den größten See Schwedens haben wir uns ein bisschen mehr Zeit reserviert, um die Möglichkeit zu haben, von der Standardroute abzuweichen. Wir fahren über Dalbergsa, einen Ankerplatz auf der Insel Klitt, wo wir endlich unseren neuen nur 5 kg schweren, aber hervorragend im festen Tonschlick haltenden Bruce-Heckanker ausprobieren können, bis zum wunderschön gelegenen Hafen von Schloss Läckö, das wir einen Tag vor Midsommer erreichen. Der Hafen ist proppenvoll. Viele Boote aus den umliegenden Häfen sind für das morgige Midsommerfest gekommen, das mit Mittelaltermarkt, Maibaum, Musik und Tanz genau wie man es sich so vorstellt begangen wird.

Nach diesem Erlebnis erreichen wir über das nördlich gelegene und ziemlich ausgestorbene Eckenäs die ebenso verlassene kleine Insel Lindökroken und das beschauliche Städtchen Mariestad Ende Juni Sjötorp, den Eingang zum Götakanal. Das Wetter ist inzwischen durchweg sommerlich, abends liegen wir im ersten Schleusenbecken. Die Wassertemperatur ist von kühlen 14,5 im Väners auf ca. 20 Grad im Kanal gestiegen, so dass ab diesem Moment fast täglich gebadet wird und die warmen Klamotten endgültig ganz unten in den Taschen verstaut werden.

Auch der nächste Liegeplatz in Hajstorp direkt hinter der Schleuse ist sehr schön. Abends lädt der Schleusenwärter Nils uns in die Schleusenwärter-Villa ein, um das EM-Halbfinale Deutschland gegen Italien auf der Großbildleinwand anzusehen. Und am nächsten Morgen kommt noch die „Juno“ durch die Schleuse gefahren.

Für Clara bewährt sich als Sitzplatz während des Schleusens ein alter am Heckkorb festgemachter Maxi-Cosi. Hier hat sie eine hervorragende Aussicht und das Geschehen stets im Blick. Überhaupt werden wir bei jeder der 58 Schleusen und vielen der handbetriebenen Brücken immer sehr freundlich empfangen und müssen viele Fragen nach dem Wohin und Woher beantworten. Meist gefolgt von einer gewissen Portion Verwunderung, wenn wir erzählen, dass wir aus Deutschland bis hierher gesegelt sind, mit so einem kleinen Boot und so einem kleinen Kind und dann auch noch mit so einem kleinen Außenborder. Tatsächlich sind wir wirklich häufig das kleinste Boot und auch weit und breit das einzige mit Außenborder. Allerdings ist es so, dass durch die 5 kn Geschwindigkeitsbeschränkung unserer 5 PS-Außenborder völlig ausreichend ist.



Die Karte von Südschweden zeigt die Route quer durchs Land



Im Mälaren ankern am Felsen



Die „Diana“ in der Schleuse von Forsvik



Mitsommerfest am Schloss Läckö am Vänern



Festmachen am Ufer der Götakanals in Hajstorp



Mutter und Tochter genießen auf der Insel Broken den warmen Sommertag



Clara beim Schleißen im Maxi-Cosi am Heckkorb



Kühler Abend in Hunnebostrand

Auf der weiteren Route folgen Vassbacken, Karlsborg und ein kleiner Abstecher nach Granvik im nördlichen Teil des Vättern in Verbindung mit einem kleinen Wander-Ausflug in den Tiveden-Nationalpark. Dann quer über den spiegelglatten Vättern-See bis nach Vadstena, wo man stilvoll zu Füßen der Festung quasi im Burggraben festmacht, und über Borenhult und Berg mit seiner großen Schleusentreppe nach Norsholm, Söderköping und bis nach Mem. Und man mag es kaum glauben, aber trotz der Kanäle zwischen Göteborg und Mem stehen im Logbuch für diesen Abschnitt am Ende mehr Meilen unter Segel als mit Motor. Denn selbst auf den kleinen Seen konnte man fast immer segeln, wenn wir auch meist das einzige Boot waren.

Durch die Ostschären nach Stockholm und in den Mälaren

Wieder auf der Ostsee wenden wir uns nach Nordosten in Richtung Stockholm. Der Wind weht stark und beständig aus Südwest, uns reichen mal wieder die kleine Fock und das gereifte Groß, manchmal auch nur eins von beidem. Es bewährt sich einmal mehr unser Telia-Surfstick, mit dem wir über unser Netbook die im Gegensatz zum DWD meist sehr zutreffenden Wettervorhersagen des Schwedischen Wetterdienstes abrufen können. Wir schaffen unsere Top-Tagesetappe von 31 sm in nur fünf Stunden Segelzeit.

Die bewaldeten Schären mit ihren vielen geschützten Buchten laden zum Festmachen ein. Es wird ausgiebig gebadet und auf den Felsen gegrillt. Clara planscht im aufblasbaren Planschbecken. Im Gegensatz dazu sind die wenigen und dafür meist großen Versorgungshäfen wenig einladend. Unser Weg führt über Stegeborg, den Vereinssteg Broken, eine Ankerbucht von Fifang nach Nynäshamn. Von dort weiter über zwei schöne Naturhäfen auf den Inseln Ornö

und Härsö nach Stockholm. Vasahamn ist wie immer total überfüllt, aber mit unserer Bootgröße findet man immer noch ein Plätzchen. Bei traumhaftem Sonnenwetter genießen wir Stockholm-Sightseeing.

Von Stockholm starten wir in den Mälaren. Über Rastaviken erreichen wir die traumhafte und gut gefüllte Ankerbucht Herrestaviken. Von dort segeln wir bei wenig Wind zum Schloss Taxinge mit Schwedens größtem Kuchenbuffet. Man kann direkt vor Ort an einem kleinen Steg anlegen und sich zwischen den vielen sahnigen Torten kaum entscheiden. Abends erreichen wir Mariefred, wo man im Hafen gegenüber von Schloss Gripsholm liegt. Über den Södertälje-Kanal kehren wir zurück in die Ostsee und besuchen das trubelige Trosa. Der Hafen ist ziemlich voll, aber wir finden im inneren Becken mit etwas Warten tatsächlich noch einen Platz. Da Sonntag ist, ist die hier ansässige Finessa-Werft leider geschlossen, sonst hätten wir ihr sicher einen Besuch abgestattet. Von Trosa geht's weiter Richtung Südwesten in einen Naturhafen im Stendörren. Bei teilweise starkem Wind von vorne ist das Einhand-Kreuzen in dem schmalen Fahrwasser ziemlich anstrengend, weil sich parallel immer einer um Clara kümmern muss. Am nächsten Tag kämpfen wir uns bei sehr stürmischem Westwind teils nur mit der kleinen Fock, teils mit Motor weiter, geben aber im nur 7 sm entfernten Broken auf. Über Arkösund und eine letzte Nacht an einer einsamen Schäre auf der Insel Lilla Strömsholmen erreichen wir schlussendlich unseren Zielort Mem.

Hier übergeben wir das Boot an die Nachfolgecrew und machen uns mit dem Auto auf den Rückweg nach Hamburg. Bei traumhaftem Sonnenschein – bis wir mit der Fähre von Helsingborg ins dänische Helsingør übersetzen. Seitdem regnet es.

Svenja, Clara & Falko

„Bottle Imp“ oder „Yorikke“?

Die Last mit der Namensfindung

Mit Bootsnamen ist das so eine Sache. Es gibt Namen, die sind richtig simpel. Andere hören sich ganz toll an, und man ist versucht, an geheimnisvolle Königinnen unbekannter Indianerstämme vom Oberlauf des Amazonas zu denken oder an genauso geheimnisvolle Kreaturen aus der tiefsten Tiefsee, bis man dann auf Rückfrage zu hören bekommt „Den habe ich aus den Vornamen meiner drei Töchter zusammengesetzt“, oder „Das ist der Geburtsname meiner Frau, rückwärts gelesen.“

Mit „Bottle Imp“ ist das eine eher einfache Geschichte. Den schottischen Schriftsteller Robert Louis Stevenson (1850 – 1894) kennt jeder und auch seine Geschichte „The Bottle Imp“. Falls nicht, kann er sie bei mir an Bord nachlesen, in Deutsch oder Englisch. Aus gesundheitlichen Gründen ging Stevenson in die Südsee („Die Schatzinsel“) und lebte auf Samoa, wo er auch starb. Die Eingeborenen nannten ihn „Tusitala“, den Geschichtenerzähler. Die Geschichte vom „Flaschenteufel“ spielt auf Hawaii.

Aber wie kommt man nun zu seinem Bootsnamen? Bei mir ist es eine komplizierte Geschichte, die in epischer Breite zu erzählen mir die Redaktion leider untersagt hat: Das erste Boot, welches ich 1964 kaufte, hieß „Thea“. Länge 7,84 m, Breite, 1,71 m, Rundspant, Flossenkiel, Balanceruder, Löffelburg, Mahagoni, Baujahr 1904. Mein Gott: „Thea“! Welch ein Name! Der musste natürlich weg und ein neuer her. Aber woher? Wohlklingend sollte er sein, bedeutungsvoll, einmalig. Da fiel mir Traven ein. B. Traven, der Geheimnisvolle, und sein sozialkritisches Buch „Das Totenschiff“. Der alte Kasten hieß „Yorikke“. Mein erstes Schiff wurde also



Die Sonne spiegelt sich im schwarzen Lack der „Yorikke“ ex „Bottle Imp“ (jetzt: „Mollymauk“)



Karsten Möllers OE 32 „Bottle Imp“ auf Langfahrt
Fotos (2): Karsten Möller

„Yorikke“ getauft, und damit haben Marlies und ich, so abenteuerliche Reisen gemacht, die zu erzählen wohl allein eine Ausgabe der SVAOe-Nachrichten füllen würde.

1966 kam „Yorikke II“ aus dem Hamburger Abendblatt: Plattgatt-Seekreuzer 4,5 KR, Typ Folkeboot, Färe Göta 5 PS'. 1952 bei Mützelfeld gebaut. Das war ein ganz gefälliges Schiff, 6,90 m lang, 2,20 m breit, segelte aber nicht ganz so, wie ich es mir vorstellte. Vorm und bei halben Wind ganz ordentlich, aber am Wind legte es sich nur auf die Seite und machte lieber nichts, anstatt voraus zu segeln. Damals lag ich mit Jürgen „Fiffi“ Schaper bei Heuer auf und Jürgen war damals schon für mich ein „Segelguru“. Ich bat ihn, mit uns eine Probefahrt zu machen. Wir segelten vom Köhlfleet ins Mühlenberger Loch, und nachdem wir ein paar Kreise gedreht hatten, fragte ich Jürgen, was er denn so von dem Schiff hielt: „Schnell verkaufen!“ war seine trockene Antwort. Für mich brach eine Welt zusammen, was nun? Neues Schiff? Woher? „Die ‚Bottle Imp‘ soll verkauft werden“, meinte er tröstlich. Die kannte ich natürlich, lag auch bei Heuer. Ein unerfüllbarer Traum!

Trotzdem, zurück bei der Heuer'schen Werft, sind wir gleich rüber zur „Bottle Imp“. Die Sonne spiegelte sich im schwarzen Lack, Goldstrich unter der Scheuerleiste, der Name in glänzenden Messingbuchstaben (Schrift Fraktur!). Das Schiff sah aus wie ein Steinway-Flügel. 8,05 m lang, 2,60 m breit, Doppelender mit Kanuheck, gebaut 1938 aus Eiche bei von Cölln in Finkenwerder. Für mich ein Riesenschiff! Drinnen Stehhöhe, Sofas mit dunkelrotem Samt bezogen, Kocher kardanisch, richtiger Motor, Toilette. Viele Halterungen für Gläser, mit Goldrand, das fiel Marlies auf. Und auch, dass das Geschirr im Klo stand. Ein Männerschiff. Reiner Wahnsinn!

Wenn man sich verliebt hat... Irgendwie sind wir mit dem Vorbesitzer einig geworden. Hoch über Blankenese unterschrieben wir den Kaufvertrag, „Aber der Name ‚Bottle Imp‘ bleibt meiner, Sie müssen das Boot umbenennen.“ Große Enttäuschung, der schöne Name, die schönen Messingbuchstaben in Fraktur, welch ein Jammer!

Es wurde also die „Yorikke III“. Schade, denn die „Bottle Imp“ kannte jeder. Trotz neuem Namen, wurde sie weiterhin so genannt – innerlich auch von uns. Das war 1967. Mit dem Schiff machten wir weite Reisen, Schweden, Bornholm usw. Es war schnell und sehr seetüchtig. Wir hatten es richtig lieb.

Irgendwann wurde aber auch das Schiff zu klein, mit zwei Kindern an Bord. So sagte ich mal so nebenbei zu Jürgen Heuer, Werftbesitzer, der damals im Winterlager die größten und schönsten Yachten bei sich hatte, wenn er mal was hören sollte, kann er mir ja mal einen Wink geben, und es kam die prompte Antwort: „Die ‚Scharhörn‘ soll verkauft werden.“ „Die ‚Scharhörn‘!?“ fragte ich nach. Natürlich kannte ich die „Scharhörn“, ein Riesenkasten. „Ja, genau die!“, sagte Jürgen Heuer.

Leichtsinnigerweise war unser Sohn Oomke dabei, acht Jahre alt, und sofort nervte mich seine kindliche Neugier: „Papa, welches Schiff? Das möchte ich mal sehen. Kaufen wir das?“ Ich versuchte abzuwiegeln, natürlich erfolglos. Eine Leiter war angelehnt; also hinauf. Riesig das Schiff! Schließlich kam ich von einem 8,00 m-Boot und Schiffe wachsen dreidimensional. Die „Scharhörn IV“ war eine Yawl, 12 m lang über Deck, 3,60 m breit, mit Mahagoni-Beiboot, in Davits am Heck, dadurch wohl 14 m über alles. Riesensalon, Eignerschlafrum mit richtigen Kojen, Waschtisch, ovaler Spiegel! Radsteuerung mit Innensteuerstand. Dazu eine Bootsmanns-

kammer mit Spind und Rohrkoje, nur über eine Vorschiffsluke zu erreichen. „Hier wohne ich!“ hörte ich Oomke von unten rufen. Die Sache war also gelaufen. Und wieder wurde der Kauf in einer der besseren Wohngegenden Hamburgs abgeschlossen, an der Elbchaussee gegenüber von Jacob, aber diesmal bat mich die Familie des Voreigners, den Namen zu erhalten. Dem entsprach ich gerne, war das Schiff doch noch bekannter als die „Bottle Imp“ und hatte ein hübsches, geschnitztes Namensschild am Spiegel. Das blieb dran, nur das NRV-Schild musste durch SVAOe ersetzt werden. Der Verkauf der „Yorikke“ ist wieder eine besondere Geschichte. Irgendwann war die „Scharhörn IV“ nicht zu klein, sondern zu groß geworden. So was gibt's! Geeske und Oomke waren ausgestiegen und segelten Jugendkutter. Die Häfen wurden voller, und die vierzehn Metern und 15 t zu manövrieren wurde für uns, nur noch zu zweit, nicht einfacher.

Beim Manövrieren wollte das Beiboot allzu gerne durch irgendwelche Cockpits fahren. Also musste ein neues Schiff her. Warum weiß ich nicht, aber in mir hatte ich immer noch die unbestimmbare Sehnsucht nach einem Spitzgatter, einem handigen Seeschiff. Auf die OE32 (Olle Enderlein) hat mich Jonny gebracht, der kannte sich aus und wusste alles.

Der Kauf der OE32 in Dänemark ist auch eine besondere Geschichte, mit viel Hin und Her, und zähen Verhandlungen, die sich über Monate erstreckten. Es handelte sich ja schließlich um ein brandneues Schiff, vom Werfteigner für sich selbst gebaut und für die hanseboot 1980 als Ausstellungsstück bestimmt. Das wollte er partout nicht herausrücken. Aber schließlich wurden wir uns doch einig, und nach Messeschluss gehörte die neue OE32 mir. Diesmal gab es keine tiefeschürfenden Diskussionen oder schlafraubenden Gedanken über den Namen des

<p>DIREKT AM HAMBURGER YACHTHAFEN!</p>  <p>YACHTPROFI.DE</p> <p><i>Gute Teile, guter Service.</i></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>	

neuen Bootes: „Bottle Imp“, das war klar, nicht nur mir, sondern auch der ganzen Familie. Und eine Flasche mit teuflischem „Geist“ ist auch immer an Bord!

Karsten S. Möller

Aus dem DSV

Ruderunfall auf der Alster

Neun Tage nach der Kenterung eines 13-jährigen Ruderers beim Kindertraining auf der Alster ist die Leiche des Jungens von einem NRW-Bojenleger gefunden worden, als er Bahnmarken für die Drachen-Frühjahrsregatta auslegen wollte. „Ich habe ihn am Kopf festgehalten und bekam dann später sein Lycra-Shirt zu fassen“, sagt er am Steg des NRW, nachdem die Regatta aus Pietätsgründen abgesagt worden war. Er machte einen gefassten Eindruck, war aber um einen jüngeren DLRG-Mitarbeiter besorgt, der bei der späteren Bergung geholfen hatte. Segler versuchten, dem jungen Mann mit tröstenden Worten über sein Erlebnis hinwegzuhelfen.

Der Ruderer war mit seinem Einer gegen eine Alster-Boje gestoßen und 80 Meter vom Ufer entfernt gekentert. Danach soll er wieder aufgetaucht sein und sich am Boot festgehalten haben. Ein gleichaltriger Trainingskollege ruderte zum Bootshaus, um Hilfe zu holen. Aber schließlich war der Gekenterte im elf Grad kalten Wasser in Richtung Ufer geschwommen und nach kurzer Zeit verschwunden.

Mediziner vermuten, dass der Junge einen Kälteschock erlitten haben könnte, der innerhalb von drei bis fünf Minuten nach dem Eintauchen ins Wasser zum Tod führen kann. Eine Schwimmweste trug er nicht. Sie ist bei den Ruderern bis zu einem Alter von 12 Jahren Pflicht.

(Quelle: Carsten Kemmling, NRW, übermittelt vom Präsidium des DSV)

WSV-Reform – Ministergespräch in Berlin

Der DSV berichtete in seinen Mitteilungen II/2013 über das zwischen den Vertretern des Wassersports und dem Bundesverkehrsminister am 20. März 2013 geführte Gespräch.

Wer den ausführlichen Text nachlesen will, möge sich bei www.dsv.org informieren.

Für die Leser der SVAOe-Nachrichten kommentiert in dieser Ausgabe Götz Anders Nietsch das Gespräch („Noch keine Lösung in Sicht“).

Vielleicht hilft ja Tschechien?

Passend zu der oben geschilderten Problematik berichtete das Hamburger Abendblatt im Wirtschaftsteil u.a.: „Im Gespräch mit dem Wirtschaftsminister (Frank Horch) machten sie (die tschechische Delegation des Verkehrsministeriums) noch einmal die Bedeutung der Elbe deutlich. ...aber auch für den Elbe-Tourismus, Segler und Yachtbesitzer etwa aus Prag. Wir streben ein Abkommen mit Deutschland über die Nutzung der Elbe an“.

(Quelle: Hamb. Abendblatt vom 16. 5. 2013)

Mitgliedschaft im Fachverband ja, aber in welchem?

Zur umstrittenen Frage der (Zwangs)Mitgliedschaft in einem Fachverband, hier zur Auffassung des Motorbootverbandes, teilt der DSV dem Hamburger Segler-Verband (HSgV) mit: Der DSV stimmt mit der Argumentation des HSgV überein. Die Zuordnung von Einzelmitgliedern reiner Segelvereine zum Motoryachtverband wegen Besitzes eines Motorbootes ist aus hiesiger Sicht weder denklogisch noch juristisch haltbar. Wie sollen denn diejenigen Einzelmitglieder zugeordnet werden, die gar kein Boot aber stattdessen

ein Fahrrad besitzen – zum Radfahrbund? Auch der wohl in Bezug genommene Beschluss des DOSB aus dem Dezember 2012 kann für das geschilderte Vorgehen des HSB nach hiesiger Einschätzung keine Rechtfertigung bieten. Auch der Landes-Sportbund Mecklenburg-Vorpommern (SB M-V, beabsichtigt nicht, den genannten Beschluss in der Form umzusetzen, wie dies der HSB plant.

(Quelle: DSV-Brief an den HSGV)

Noch keine Lösung in Sicht

Wassersportverbände gegen WSV-Reform, aktueller Stand

Geld ist in den öffentlichen Kassen nicht unbedingt knapp, aber viele wollen für ihre Zwecke etwas davon abhaben. Und woher nimmt man Geld, wenn es nicht reicht? Zum Beispiel verkleinert man üppig erscheinende Verwaltungen unter Anwendung des Schlagworts vom schlanken Staat.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) unter Minister Dr. Peter Ramsauer muss seine Ausgaben zurückfahren und hat zu diesem Zweck eine Reform der ihm unterstehenden Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) beschlossen. Die sechs Wasser- und Schifffahrtsdirektionen sind ab 1. Mai 2013 zu einer „Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt“ (GDWS) zusammengefasst worden. Das klingt zwar zunächst gut, aber die ganze Arbeit muss ja auch getan werden, und so kann man gespannt sein auf die tatsächliche Höhe der Einsparung, wenn wir sie denn je erfahren.

Viel Geld geht in Betrieb, Unterhaltung und Neubau der Wasserstraßen, also in die Verkehrsüberwachung, Aufrechterhaltung der Wassertiefen,

Ufersicherung, Schleusen, Leitdämme, Dalben, Betonung, Befeuerung, Brücken usw. Auch hier wird angesetzt. Es ist der Plan, alle Bundeswasserstraßen nach Bedeutung für die Wirtschaft zu kategorisieren und nur die wichtigsten (Kategorie A), das sind nach Ministeriums-Auffassung die mit dem höchsten jährlichen Ladungsaufkommen, in bisherigem Umfang weiter zu betreiben, die nachrangigen entsprechend geringer bis gar nicht mehr. So würde wohl die Unterelbe zur Kategorie A gehören, die Schlei vielleicht zur Kategorie C. Einzelheiten sind noch unbekannt. Aber alle Wassersportler befinden sich in höchster Alarmstufe, denn die von ihnen bevorzugten Gewässer sind meist die mit geringem Güterverkehr. Und der Wassersport meint zu Recht, dass er ein bedeutender Wirtschaftsfaktor ist. Eine Kategorisierung allein nach transportierten Gütern lässt ihn aber unberücksichtigt.

In den Nachrichten 6/2012 und 1/2013 wurde bereits ausführlich über die Reform und ihre Folgen berichtet. Der Leser fragt sich natürlich, was die Verbände des Wassersports – denn ihnen obliegt die Interessenwahrung ihrer Mitgliedsvereine – unternehmen, um sich Gehör zu verschaffen.

Darauf gibt es eine klare, wenn auch nicht sehr viel versprechende Antwort. Alle Wassersportspitzenverbände, der uns vertretende DSV spielt dabei eine wichtige Rolle, haben sich geeinigt, ihr gemeinsames Interesse mit einer Stimme zu vertreten, und zwar der des Deutschen Olympischen Sportbundes (DOSB). Dieser hat im Dezember 2012 einen Appell an die Bundesregierung gerichtet, die geplante Reform sportfreundlich zu gestalten. Am 20. März 2013 kamen die Spitzenvertreter des DOSB (Präsident Dr. Thomas Bach, Generalsekretär Dr. Michael Vesper) und die Fachverbandspräsidenten des DSV (Rolf Bähr), des DMYV (Winfried Röcker)

und des Deutschen Kanu-Verbands (Thomas Konietzko) mit Bundesminister Dr. Peter Ramsauer und dem Parlamentarischen Staatssekretär Enak Ferlemann zusammen, um die Auswirkungen der WSV-Reform zu erörtern. Der DSV beendet seinen Bericht zu diesem Gespräch in seinen „aktuellen Verbands- und Regatta-News“ damit, dass „weitere Gespräche zwischen dem DOSB und dem BMWS vereinbart“ wurden.

Das klingt wie eine Niederlage der Wassersportvertreter. Aber ehrlich, was hätte man sonst noch machen sollen? Ein höheres Interessensgremium gibt es nicht. Wir müssen davon ausgehen, dass es seine Meinung deutlich gesagt hat. Auf den Revieren geistern Mustervordrucke von Protestschreiben herum, die die Segler an die Bundeskanzlerin senden sollen. Diese Schreiben könnte man auch gleich zum Recycling geben. Es bleibt nichts anderes, als abzuwarten, wie der endgültige Plan des Ministeriums aussehen wird. Sollten sich alle schlimmen Befürchtungen bewahrheiten, dann, ja dann wäre es allerdings angebracht, zu einer Massendemonstration aufzurufen.

GAN

Behördengespräch

Sicherheit in unserem Hausrevier

Beim jährlichen Frühjahrstreffen der Hamburger Segelvereine mit den zahlreichen nautischen Behörden stand die Sicherheit im Mittelpunkt der Gespräche. Der Hamburger Segler-Verband hatte traditionsgemäß dazu in den TuS Finkenwerder eingeladen. Rund 80 Personen diskutierten aktuelle Fragen mit den Fachleuten vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU),

der Wasserschutzpolizei, des Wasser- und Schifffahrtsamtes (WSA), der Hamburg Port Authority, des Oberhafenamtes, des Sportamtes, der Lotsenbrüderschaften Elbe und Hafen, der DGzRS, der Wetter- und Seefunkdienste, den Vorständen der Vereine und der Seglerverbände Niedersachsens und Schleswig-Holsteins.

Es wäre sehr zu wünschen, wenn so viel Fachkompetenz bei den Diskussionen über die anstehenden brennenden Fragen aller Schifffahrtsteilnehmer auf der viel befahrenen Bundeswasserstraße Elbe und im großen Hamburger Hafen auch in Berlin anzutreffen wäre. HS-Vorsitzender Harald Harmstorf, betonte im Namen der rund 14000 Mitglieder in fast 80 Segelvereinen in seiner Begrüßung die „hohe Verantwortung der Segler gegenüber der Berufsschifffahrt“.

Jürgen Albers, stellv. Direktor der BSU, sprach von rund 600 Unfall-Meldungen pro Jahr mit leicht steigender Tendenz durch die zunehmende Berufsschifffahrt. In der Sportschifffahrt habe es 2012 einen Schwerverletzten auf einem Motorboot und zwei Tote auf einer Hamburger Ausbildungsyacht vor Portugal gegeben. In diesem Jahr sei ein Elbsegler auf tragische Weise ums Leben gekommen. Ralf Krogmann von der DGzRS Hamburg berichtete von 2117 Einsätzen in Nord- und Ostsee im letzten Jahr. Dabei haben die 60 Seenotrettungskreuzer und -boote 1135 Menschen aus akuter Gefahrensituation befreit. Als Havarieursachen nannte er 37,6 % Motorprobleme, 34 % der Havaristen hatten Grundberührung. Ein eindrucksvolles Video zeigte den dramatischen Einsatz der „Berlin“ aus dem Stützpunkt Laboe, die einem Segelboot zu Hilfe geeilt war. Der Segler war an der Mole vor Schilksee auf Legerwall geraten und drohte in hoher Brandung zu zerschellen.

Detlef Wittmüß vom WSA Hamburg berichtete über die Verwaltungsreform der WSV des Bundes. Es sei aber noch zu früh, eventuelle Auswirkungen der geplanten Einsparungen zu benennen. Die Sportbootaktivitäten seien unauffällig, es habe keine Beanstandungen gegeben. Bei einzelnen Leuchtfeuern an der Elbe werde es Veränderungen geben. An schadhafte Buhnen, z. B. bei Juelssand, sind Reparaturen erforderlich.

Als Benjamin Lodemann, gerade zum Ältermann der Lotsenbrüderschaft ELBE gewählt, anhand von Fotos eindrucksvolle Begegnungen von Containerschiffen mit Segelbooten auf der Elbe und im NOK zeigte, war geradezu körperlich zu spüren, was es heißt, auf der Brücke eines Containerriesen zu stehen. „Gefühlt“ erlebte man mit, wie Frachter die Segler scheinbar einfach überlaufen. Lodemann erinnerte eindringlich an die unterschiedlichen Perspektiven der Berufs- und Freizeitschiffahrt und appellierte besonders an die Sportschiffer: „Halten Sie Abstand und Vorausschau. Ein 400 m langes und 54 m breites Schiff ist nicht aufzustoppen. Hören sie die UKW-Revierkanäle (69/71 auf der Unterelbe, 74 im Hafen)“.

„Vertäuen Sie Ihre Boote an Liegeplätzen in Elbnähe besonders sicher“, schloss sich Tim Grandorff, Ältermann der Hafenslotsen, an, „denn der Sog der Großcontainer ist gewaltig!“ Der stellv. Hafenskapitän Andreas Brummermann wies auf die zahlreichen Schiffsbewegungen zum 824. Hafengeburtstag Anfang Mai hin. Allgemein sei im Hafen unfallmäßig wenig los gewesen, sagte er. Dennoch soll eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf zehn Knoten für die Berufs- und Fährschiffahrt eingeführt werden. Er kritisierte die Änderung der Führerscheinplicht in der Sportschiffahrt. „Wir sind dagegen gewesen, dass ein Boot mit 15 PS Antrieb statt wie bisher mit 5 PS führerscheinfrei geführt werden darf.“

Im Hinblick auf die Großschiffahrt im Elbrevier sind sichere Grundkenntnisse im Führen von Fahrzeugen unbedingt erforderlich. In Berlin wurden die Einwände jedoch nicht berücksichtigt. Hamburg Port Authority wird in Zusammenarbeit mit der Wasserschutzpolizei klären, ob es sinnvoll ist, ihr Recht auf eigenständige Vorschriften auszuüben.

Mario Strunk von der Wasserschutzpolizei führte aus, dass es insgesamt 296 Unfälle im Revier gegeben habe, daran waren 78 Sportboote beteiligt mit zwei Schwerverletzten. Hauptsächlich Leichtsinns und falsche Einschätzung habe zu Grundberührungen, Kollisionen, Wassereinbrüchen und Bränden geführt. Ansonsten war die Sportschiffahrt unauffällig und ist als sicher zu betrachten. Von insgesamt 11000 Fahrzeugen wurden übers Jahr rund 1200 Sportfahrzeuge kontrolliert.

Am Ende der Veranstaltung sahen alle erwartungsvoll auf Jörg Osterwald, Projektgruppenleiter Elbeausbau im WSA-Hamburg. Wird er sich zur Fahrwasseranpassung (kurz: Elbevertiefung) und das Verfahren beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig äußern? „Nein“, sagte er, und voller Sarkasmus: „Sie dürfen davon ausgehen, dass es 2013 keine zusätzlichen Störungen durch Bagger geben wird. Das Bundesverwaltungsgericht wird frühestens im letzten Quartal entscheiden, Baggerarbeiten wird es also nicht vor 2014 geben. Ich bin Jahrgang 53. Und sollte es zu einer Entscheidung kommen, wird es wohl mein ganzer Ehrgeiz sein, die Fahrwasseranpassung freizugeben, wenn die Elbphilharmonie eröffnet wird!“

Wir danken Caroline-M. Wierig für ihren Bericht für die Presse, den wir für die SVAOe-Nachrichten geringfügig gekürzt haben.

Red.

GALILEO – GPS bekommt Konkurrenz

Europäisches System in der Vorbereitungsphase

Das satellitengestützte Navigationssystem GPS (Global Positioning System) ist uns Seglern derart vertraut geworden, dass wir uns kaum noch vorstellen können, wie wir vorher navigiert haben. Die Präzision, die Zuverlässigkeit, die Vielzahl der Nutzungen und nicht zuletzt der erschwingliche Preis sind so außerordentlich, dass selbst hartleibigste Vertreter des klassischen, musealen Segelns, derer wir in der SVAOe gar nicht so wenige haben, ohne zu erröten ihre Ortsbestimmung mit Hilfe der künstlichen Gestirne machen (lassen). Ist ja auch nur vernünftig und trägt erheblich zur Sicherheit auf See bei. Eigentlich sollten wir jetzt abrechnen, um nicht zu sagen, was alle schon gesagt haben.

Und dennoch gibt es Neues. Schon immer stieß ein wenig unangenehm auf, dass es das US-amerikanische Militär ist, das das GPS-System betreibt. Großzügigerweise darf es von allen, sogar den erbittertsten Gegnern, kostenlos mitbenutzt werden. Aber wer kann es den USA verübeln, wenn sie in Krisenregionen – irgendwo ist immer ein Brandherd – die Genauigkeit so herabsetzen, dass der Feind, wenn er sich danach richtet, daneben schießt. Sollten wir uns mit unserem Boot in der Nähe befinden, so wäre unser angezeigter Standort so ungenau wie nach drei Tagen Koppeln mit Relingslog bei schlechter Sicht. Da wir solche Regionen normalerweise nicht aufsuchen, fühlen wir uns allerdings nicht betroffen. Wir mögen uns auch nicht vorstellen, dass unsere eigenen Reviere einmal zum Krisenherd werden. Der gesamte Wirtschaftsverkehr auf der Welt, Kraftfahrzeuge, Flugzeuge, Schifffahrt, ist hingegen extrem ab-



Zuwachs im Orbit – neue Satelliten für „Galileo“

hängig von einem präzisen Navigationssystem und könnte durchaus betroffen sein. Was Wunder also, dass andere große Mächte, Russland (GLONASS), China (COMPASS) und auch die EU (GALILEO), eigene, von den USA unabhängige Systeme auf den Weg brachten. Man möchte eben gerne selbst die Hand am Schalter haben und nicht von anderen abhängig sein.

In Europa war der Name des neuen Projekts das erste, worauf man sich einigen konnte. Der frühe italienische Naturwissenschaftler Galileo Galilei (klingt wie Peter Peters in Hamburg), der als überzeugter Kopernikaner der Kirche mit ihrer Lehrmeinung von der Erde als Zentrum des Universums die Stirn bot („und sie bewegt sich doch!“), wurde zum Namenspatron. Gut gewählt, wie der Verfasser meint. Die 1990er Jahre gingen mit Absichtserklärungen drauf und mit der Bewältigung von Hindernissen, denn die USA waren natürlich dagegen, dass hier ein eigenes System entstehen sollte. Im Jahr 2003 einigten sich die beteiligten Staaten über die Finanzierung. Das Geld sollte vorwiegend im EU-Agrarsektor eingespart werden. Wahrscheinlich waren landwirtschaftlich geprägte Staaten gerade nicht anwesend. Immerhin wurden 1,7 Mrd. Euro bis 2007 durch Planungsaufgaben aufgezehrt, bis die Uneinigkeit zu groß wurde.

Alle Aufträge wurden zurückgezogen. Man dachte schon: „Aus dem Projekt wird nie etwas.“ Doch es wurde neu nachgedacht, und neue Partner wurden gefunden. Dann entwickelte sich Galileo zielgenau weiter. Nach einer Testphase begann 2011 die Errichtungsphase. Das Hamburger Abendblatt berichtete am 8. Februar 2013, dass Ende dieses Jahres vier Satelliten im Umlauf sein sollen. 2014 kommen zehn hinzu, 2015 weitere acht. Der Endausbau mit 30 Satelliten wird voraussichtlich 2020 abgeschlossen sein. Eine öffentliche Nutzung wird wohl schon Ende 2014 möglich sein. Also gute Nachrichten. Denn, seien wir ehrlich, wer hätte gedacht, dass bei den Verzögerungs- und Kostensteigerungsmeldungen aller anderen Großprojekte ausgerechnet GALILEO ein Erfolg werden würde?

Und wie verändert sich die Navigations-Zukunft bei uns an Bord? Sicher werden wir unsere

GPS-Geräte nicht wegwerfen und neue Empfänger kaufen müssen. GPS wird es weiterhin geben und sogar verfeinert werden. Als Segler auf Nord- und Ostsee reicht uns das völlig. Trotzdem wird die nächste Generation der Satellitennavigations-Geräte wohl gleichermaßen empfangsbereit sein für die Daten von GPS, GALILEO und GLONASS, denn Verträge sichern die gegenseitige Kompatibilität. Die versprochene 2 bis 3-fach höhere Genauigkeit ist für uns eigentlich nicht nötig. Sie übersteigt bei weitem die Genauigkeit der Seekarten. Da kommt auf die hydrographischen Dienste einiges hinzu.

Und die absichtliche Störbarkeit des GPS-Signals im Konfliktfall? Wird sie durch die Konkurrenzsysteme nebensächlich? Durchaus nicht. Denn mit der Einigung der Systembetreiber über die Frequenz- und Datenkompatibilität hat man sich auch darüber abgestimmt, dass es zumindest für die offenen Dienste keine Garantie für eine stän-

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

dige Verfügbarkeit und eine Unverfälschbarkeit geben wird. Zwar sind die Systeme unabhängig voneinander, was schließlich der Grund für ihre Errichtung war, aber unbeeinflussbar sind sie nicht. Trösten wir uns damit, dass es Nutzer der Satellitennavigation gibt, die in viel höherem Maße von ihr abhängen als wir paar Segler. Bis zum bittersten Ernst wird man hoffentlich auf sie Rücksicht nehmen. Wir aber sind gespannt, was der Markt uns ab 2014 an neuen Geräten anbieten wird.

(Quellen: www.wikipedia.org, www.esa.int, www.spaceimages.esa.int/Galileo_IOV_in_orbit, www.astrium.eads.net)

GAN

Zu unserem Titelbild

Dr. med. Michael Slevogt, Jahrgang 1955, seit 1975 verheiratet und Vater von vier erwachsenen Kindern. Als radiologischer Oberarzt im Krankenhaus ist er beruflich stark mit Schwarz-Weiß-Bildern (mit vermutlich nicht immer mit angenehmen Motiven) beschäftigt. Zum Ausgleich wird Licht, Farbe und Freiheit gesucht und mit künstlerischer Tätigkeit beim Segelsport gefunden. Seit 1994 ist er Elbsegler und mit seiner im Hamburger Yachthafen liegenden HR 312 „Lysi“ Mitglied in der SVAOe. Oft findet Michael Slevogt beim Einhandsegeln Entspannung vom Beruf.

Seit dem zum Medizinstudium zusätzlichen, aber nicht abgeschlossenen Kunsthochschulstudium in Hamburg am Lerchenfeld werden seine Bilder bis heute in lockerer Folge ausgestellt. Zunächst mit Schwerpunkt Malerei und Druck-Grafik, heute hauptsächlich grafische und in der Nachbearbeitung zur Steigerung des Ausdrucks bisweilen stark verfremdete Fotografie. Diese, von der Technik erst ermöglichte, Kunstrichtung mag

für viele gewöhnungsbedürftig sein. Ich denke aber, dass das ausgewählte Motiv Segler inspiriert: Ruhe und Entspannung beim friedvollen Segeln ebenso wie das lange vermisste warme Sommerwetter. Zurzeit läuft eine Ausstellung von Bildern Michael Slevogts in der Kassenärztlichen Vereinigung Schleswig Holstein.

Jürgen Schaper

Büchertipps für die Törn Vorbereitung

Ist wirklich so viel neu? Hat sich viel verändert? Das fragt sich der Segler oder Motorbootfahrer, wenn mal wieder die Törnplanung ansteht. Rechtzeitig sind da, je nach Revier, einige Neuerscheinungen auf dem Büchermarkt gesichtet worden. Wir empfehlen jedem verantwortungsvollen Schiffer, sich schon aus Sicherheitsgründen damit zu befassen. Natürlich wird der Atlantiksegler kein Dänemarkhandbuch benötigen und umgekehrt. Aber, wo wir gerade bei Dänemark sind: Nach langer Pause ist eine aktualisierte Neuauflage des Törnführers

Dänemark 1 Jütland – Anholt – Læsø

erschienen. Das ist nun einmal das Buch für den Start, gewissermaßen für den Einstieg, beschreibt es doch die Lieblingsgewässer der Deutschen mit der „Blauen E 3 – Kiel – Anholt – Skagen“, den Kurs, den manches Boot schon von selbst steuern kann. Aber Vorsicht! Auch hier sind neue Häfen entstanden, bestehende ausgebaut. Neue Windrotoren stecken ihre Spargel in die Luft. Genau enthält es natürlich auch weitere Vorschläge für die reizvollen Randgewässer, die man sich nicht entgehen lassen sollte. Die Tour beginnt, Sie haben richtig gelesen, schon an der deutsch-dänischen Nordseegrenze, also bei Sylt,

und endet an der Flensburger Förde. Die Neuauflage ist nicht nur ein wichtiges Kompendium, sondern auch gut zu lesen.

Jan Werner, Dänemark 1, 8. akt. Auflage, 264 Seiten, 80 Farbfotos, 110 farbige Pläne, 30 Zeichnungen, Delius Klasing Verlag, € 29,90

Polen und Litauen

Es ist schon ein anderes Revier. Für die meisten auch ein ganz neues, für alle ein interessantes. Ein Kulturraum mit über 380 Seemeile Ostseeküste von der deutsch-polnischen Grenze bis in den Norden Litauens bietet ein attraktives Revier für Segler und Motorboote, in dem seit dem EU-Beitritt der beiden Staaten viele Veränderungen stattgefunden haben. Neue Yachthäfen entstanden, vorhandene wurden ausgebaut und modernisiert. In wenigen Jahren sind die alten Kulturländer und Hafen- und Hansestädte wieder interessant geworden. Das gilt zwzwi-

schen auch für den russischen Teil Ostpreußens, das Kaliningrader Gebiet, das ebenfalls wieder angesteuert werden darf. Entstanden ist ein schönes, navigatorisch und kulturell interessantes Buch, dessen Anschaffung sogar Nichtseglern empfohlen werden kann. Im Hinblick auf das nautische „Neuland“ vermisst man eine größere kartografische Übersicht über das Gesamtgebiet. Eine kleine gibt es auf S. 15.

Jörn Heinrich, Küstenhandbuch Polen und Litauen, 276 Seiten, 164 Farbfotos, 116 Pläne, Edition Maritim, Hamburg, € 29,50

Segeln nach Fahrplan?

Jimmy Cornell, bekannt für seine weltweiten Törnführer, die an Bord keiner Blauwasseryacht fehlen, hat sich diesmal die Beschreibung einzelner Routen und Reviere zur Aufgabe gesetzt. Sein Anliegen ist es, Segler in die Lage zu versetzen, eine Route zu jedem erreichbaren Ort

Von der Elbe zur Nordsee, rund Skagen bis zur Ostsee –
gönnen Sie sich die neuen

nv-plotter charts.*

*für ausgewählte Plottermodelle

- einfaches Plug&Play Prinzip
- Kartenbild identisch mit den NV-Papierkarten



SEEKLAR IN DIE NEUE SAISON!



HanseNautic GmbH
Herrengaben 31 · 20459 Hamburg
040 374842-0 · www.HanseNautic.de



HanseNautic

BADE & HORNIG · ECKARDT & MESSTORFF

mit schiffbarem Wasser auf der Welt zu planen und durchzuführen. Dafür hat er sowohl eigene Erfahrungen als auch Berichte von 100 Langfahrtseglern ausgewertet. Entstanden ist ein kompletter Ratgeber mit allgemeinen und speziellen Reisevorschlägen zu attraktiven Zielen weltweit mit Ausweichplänen und -kursen, vergleichbar dem Routennetz der alten Segelhandbücher über die Ozeane. Die aufgeführten Reisen sind entweder zielgerichtet oder Rundreisen. Wind- und Strömungskaten liefern dem Navigator ein Bild, was er zu einer bestimmten Zeit an bestimmten Ort erwarten kann. Entstanden ist ein Praxisbuch für Blauwassersegler.

Jimmy Cornell, Törnplanung weltweit, 342 Seiten, 98 Farb- 2 S/W-Fotos, 107 farb. Pilot-Charts, 40 farb. Übersichtskarten, Edition Maritim Hamburg, € 49,90

Usedom von oben

Nicht immer müssen schöne Bücher über Küstengebiete auch navigatorische Fachbücher sein. Wer aber dort segelt oder mit dem Motorboot fährt, möchte gern mehr wissen (und sehen) als der Blick in die Seekarte oder das Handbuch hergibt. So ist in der Reihe „Inseln von oben“ ein schöner Luftbildband über Deutschlands östlichste Insel Usedom entstanden, der die fehlenden Informationen ergänzt. Binnensee und Küsten werden in 100 Luftbildern porträtiert. Die Texte vermitteln Informationen zu Historie und Geografie, und man entdeckt eine Insel, die man gern mal näher kennen lernen möchte.

Lebrecht Jeschke/Heike Stavjinski, Usedom, 144 Seiten 106 Farbfotos, 3 Übersichtskarten, Edition Maritim, Hamburg, € 19,90



Zu guter Letzt

Ein verstopfungssicheres WC

Die 12 Besatzungsmitglieder der von Francis Herreshoff konstruierten und 1931 bei Abeking & Rasmussen für die Atlantikregatta gebauten 71 Fuß langen und 60 Tonnen verdrängenden motorlosen 290qm-Ketsch „Landfall“ von Paul Hammond hatten während der 19 Tage auf der 3000-Seemeilenregatta garantiert genügend Wasserspülung.

Quelle: Uffa Fox, Sailing, Seamanship and Yacht Construction (1981). Der Autor segelte als Crewmitglied (Sailtrimmer) die Regatta mit..



LANDFALL'S ROUND HOUSE SEAT

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

Neumühlen 21 · 22763 Hamburg

Tel. 040/881 14 40 · Fax 040/880 73 41

E-Mail: mail@svaoe.de · Internet: www.svaoe.de

Bürozeiten der Geschäftsstelle:

Dienstag bis Freitag 8.30 bis 12.30 Uhr

Dienstagnachmittag 15.00 bis 19.00 Uhr

Montags ist das Büro geschlossen

Bankverbindung:

Hamburger Sparkasse

(BLZ 200 505 50), Kto.-Nr. 1265/103992

Redaktion:

Jürgen Chr. Schaper · Oevelgönne 10

22605 Hamburg · Tel. 040/880 49 66 · Mobil 0171/3710797

Fax 040/600 878 81 · E-Mail: nachrichtenblatt@svaoe.de

Die Redaktion behält sich vor, eingesandte Texte zu kürzen.

Druck:

Evert-Druck · Haart 224 · 24539 Neumünster

Tel. 04321/97 03-0 · Fax 04321/97 03 97

E-Mail: info@evert-druck.de

Anzeigen:

SVAOe · Neumühlen 21 · 22763 Hamburg

Tel. 040/881 14 40 · Fax 040/880 73 41

E-Mail: mail@svaoe.de

Die Bezugsgebühr ist im Mitgliedspreis enthalten.

Die Clubnachrichten erscheinen sieben Mal im Jahr incl. Mitgliederverzeichnis

oder Yachtliste.

Gedruckt auf 100 % chlorfreiemp. Papier