

SVAOe NACHRICHTEN

6—2013 NOVEMBER / DEZEMBER



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

91. Jahrgang

November / Dezember 2013

Nr. 6

Frohe Weihnachten und ein gutes neues Jahr...

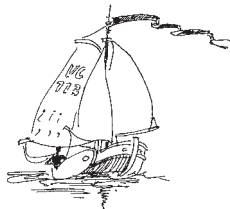


...das wünscht auch Dir, liebe SVAOe, Dein „Xaver“

Foto: Lasse Christoph Thönnessen

In dieser Ausgabe

Editorial des Vorsitzenden	2
Dank für die Spenden	3
Geburtstagsgrüße	4
Neuaufnahmen	4
SVAOe-J24 in Irland	4
Blaues Band und elbauf	6
Tanja Tammling Vizemeisterin der IDM	8
Segel Bundesliga – ein SVAOeer dabei	9
Opti-Pokal	10
Kutter-Zirkus	12
Logbuch der „Luv“	13
Bericht aus der Sonne	18
Ehrung Arthur. W. Hauschildt	22
125 Jahre Wegener Werft	24
Kanalgedanken	26
Segeln lernen für Erwachsene	27
Tierpark oder Fahrwasser?	28
Eckernförde 35 Jahre	30
Ein Gast im Bojenfeld	31
Singe, wem Gesang gegeben	32
Ein Bootskauf	34
Zu unserem Titelbild	36
Was? Schon wieder Weihnachten?	36
Altonaer Adressbuch 1913	37
Bücher zu Weihnachten	38
Zu guter Letzt	40



Ein Mann lebt für seine SVAOe

Allzu häufig geschieht es ja nicht, dass der Vorsitzende dem Kommodore (und Schriftleiter dieser SVAOe-Nachrichten) beim Editorial sozusagen „die Feder aus der Hand“ nimmt. Dieses Mal soll es aber sein – und das hat auch seinen guten Grund.

Zwar bietet sich das letzte Heft des Jahres unserer Nachrichten förmlich dazu an, eine Rückschau auf das Clubgeschehen im abgelaufenen Jahr zu werfen. Da Vorstand und Obleute der SVAOe üblicherweise zur Jahreshauptversammlung ihre Berichte in ausführlicher Form vorlegen, kann an dieser Stelle sicherlich darauf verzichtet werden, dies vorwegzunehmen.

Vielmehr liegt es mir am Herzen, ein paar Wochen zurückzublicken und allen Clubmitgliedern in Erinnerung zu rufen, dass im Oktober und November beide, unser Kommodore Jürgen „Fiffi“ Schaper und seine Frau Marlies, das 80. Lebensjahr vollendet haben. Hier ein paar Daten zu Jürgen Schaper:

1945 – Aufnahme als Mitglied in die SVAOe,
 1959 – in deren Vorstand als Juniorenobmann,
 1972–1997 Vorsitzender der SVAOe,
 1973 – stellvertretender Vorsitzender und
 1986–2002 Vorsitzender des

Hamburger Segler-Verbandes
 1974–2002 Mitglied des Seglerrates des DSV.

Insgesamt ist Jürgen Schaper über 50 Jahre lang für seinen Club, den Hamburger Landesverband und in vielerlei Hinsicht für den deutschen Se-





gelsport aktiv. Diese Zahlen lesen sich zwar sehr schnell herunter. Aber ich und sicherlich auch Sie können sich sehr gut vorstellen, welche Wochen, wenn nicht gar Monate seiner Lebenszeit er in seine Ehrenämter eingebracht hat. Dabei hat er das unschätzbare Glück gehabt, mit Marlies an seiner Seite – und oft genug „vor dem Mast“ – eine Frau zu haben, die alles das mitgetragen und auch immer wieder mit ihren stimmungsvollen Aquarellen zur Illustration der SVAOe-Nachrichten beigetragen hat. Dafür möchte ich beiden im Namen der Segler-Vereinigung unseren herzlichsten Dank und unsere Anerkennung aussprechen!

Wer in der Vergangenheit Jürgen Schapers Editorials in den SVAOe-Nachrichten sorgfältig gelesen hat, dem wird nicht entgangen sein, dass er es sich zur Angewohnheit gemacht hat, sie immer mit einem Zitat beginnen zu lassen – sozusagen als Motto des dann folgenden Artikels. So möchte ich dieses Vorwort schließen mit einem Bonmot des charmanten Maurice Chevalier, das geradezu auf Jürgen Schaper gemünzt zu sein scheint:

„Ein Mann mit weißen Haaren ist wie ein Haus, auf dessen Dach Schnee liegt. Das beweist aber noch lange nicht, dass im Herd kein Feuer brennt.“

SVAOe _____ November / Dezember 2013

Lieber Fiffi, wir wünschen Dir, dass Dein Feuer noch lange brennen möge – und Marlies, bitte Sorge dafür, dass immer reichlich Briketts nachgelegt werden!

Allen unseren Mitgliedern wünsche ich eine frohe Weihnachtszeit und einen guten Rutsch ins neue Jahr.

Andreas Völker
- Vorsitzender -

Herzlichen Dank!

Spenden für die Jugendkutter

Zu den 80jährigen Geburtstagen von Marlies und mir hatten wir darum gebeten, uns keine Geschenke zu machen, sondern stattdessen eine Spende für die Reparatur unseres Jugendkutters „Teufelsbrück“ zu leisten. Statt der „Teufelsbrück“ wurde allerdings nun zuerst deren Schwesterschiff „Neumühlen“ in die Wegener-Werft gegeben.

Bis zum Redaktionsschluss kamen (bisher) 5.290 Euro zusammen. Da viele Spender ihren Obolus ohne Angabe des Namens in den Kasten geworfen haben, können wir nicht allen persönlich danken. Andere wollten ungenannt bleiben. Da wir keine befriedigende Lösung gefunden haben, bitten wir um Verständnis dafür, wenn wir uns dazu entschlossen, hier gar keine Namen nennen.

Im Namen der Jugendabteilung der SVAOe danken wir allen für ihre Großzügigkeit!

Den Jugendlichen, die bei unserem Brunch geholfen haben, möchten wir für ihre Hilfe ebenfalls danken.

Hamburg, im November 2013
Jürgen und Marlies Schaper.

Herzliche Glückwünsche!

Unsere Grüße und Glückwünsche gehen an alle diejenigen Mitglieder, die im Winter ihren Geburtstag feiern. Besondere Grüße gehen wie immer an diejenigen unserer Mitglieder, die einen runden Geburtstag haben. Wir wünschen allen ein gesundes neues Lebens- und Kalenderjahr.

02.01.	Jürgen Schmidt	65 Jahre
02.01.	Birgit Schärfe	55 Jahre
03.01.	Eileen Adler	20 Jahre
04.01.	Michael Voellner	65 Jahre
05.01.	Steffen Krohn	50 Jahre
10.01.	Volker Pahnke	70 Jahre
12.01.	Uwe Timm	85 Jahre
12.01.	Axel Naumann	60 Jahre
19.01.	Jens Jorjan	75 Jahre
26.01.	Heinrich Bauermeister	65 Jahre
28.01.	Peter Gast	85 Jahre
28.01.	Michael Groß	50 Jahre
30.01.	Rolf Krüger	65 Jahre
01.02.	Uwe Buschmann	55 Jahre
06.02.	Bruno Laudage	55 Jahre
14.02.	Ulrich Dahm	65 Jahre
19.02.	Nils Haack	30 Jahre
21.02.	Rolf Pollähn	75 Jahre

„Hungriger Wolf“ und „Tinto“ bei der WM in Irland

In der letzten Augustwoche fand in Howth bei Dublin die J24-Weltmeisterschaft statt. Für die SVAOe konnten sich die „Tinto“ und der „Hungrige Wolf“ qualifizieren und nahmen die weite Reise auf sich. Mit Bus und Hänger vom Schulgartenweg nach Calais, auf die Fähre nach Dover, weiter mit dem Gespann nach Holyhead im Nordwesten von Wales und schließlich mit einer weiteren Fähre nach Dublin.

Vor der WM freuten wir uns auf die wilde Irische See, viel Wind und ja, auch den Regen hätten wir in Kauf genommen. Doch die Woche war geprägt vom Segeln bei überraschend wenig Wind und viel Sonnenschein, wohl kaum die allseits berühmten irischen Verhältnisse. Erst am Ende der Woche hatten wir an die 20 kn.

Es waren 40 Boote aus USA, Brasilien, Großbritannien, Italien, Deutschland, Peru, Niederlande, Monaco, Japan, Frankreich und schließlich Irland am Start.

Die Wetterbedingungen, die Gegebenheiten des Reviers und das hohe seglerische Niveau erforderten vom Start weg hohe Konzentration und vor allem einen guten Platz an der Startlinie. Glückte kein guter Start, war es kaum möglich,

Plätze gut zu machen. Sowohl der „Hungrige Wolf“ als auch „Tinto“ mussten diese Erfahrung teilen.

Von der Wettfahrtleitung wurde ein Up-and-Down-Kurs ausgelegt. Lee- und Luvtonnen lagen ca. 1.8 nm auseinander.

Während die „Tinto“ einen vernünftigen Start in die Regatta erwischte und nach dem ersten Tag in der Mitte des Feldes lag, erwischte es den „Hungrigen Wolf“ kalt: ein 34. und einmal disqualifiziert bedeutete nach zwei Wettfahrten Vorletzter zu sein.

Die „Tinto“ konnte sich in der Mitte des Feldes behaupten und errang schließlich den 24. Platz. Am letzten Tag konnten noch zwei sehr versöhnliche Top Ten-Platzierungen ersegelt werden.

Der „Hungrige Wolf“ konnte sich nach dem missglückten Start stark verbessern, unter anderem gelangen in den Wettfahrten 4 und 10 jeweils ein 4. Platz. Am Ende konnte sich der „Hungrige Wolf“ den 14. Platz sichern.

Auch die Top 10-Teams hatten mit den Bedingungen zu kämpfen und so wurde der WM-Titel erst in der letzten Wettfahrt entschieden. Weltmeister wurde Tim Healy und seine Crew aus Newport, USA. Die „Rotoman“ vom BSC wurde starker Fünfter. Gratulation!

Ihre gesteckten Ziele haben beide Crews der SVAOe leider nicht erreicht. Dennoch, wir konnten wertvolle Erfahrungen sammeln. Die inkonsistenten Platzierungen verdeutlichen, wie hoch das Niveau und wie schwierig die Revierbedingungen waren. Diese Regatta ist, nachdem wir unsere letzten Ziele immer erreichen konnten, ein weiterer Anstoß unsere Abläufe und Entscheidungen durch die gewonnenen Erkenntnisse zu optimieren.

Neben dem sportlichen Aspekt ist auch hervorzuheben, dass es eine wirklich schöne Woche

war. Der Howth Yacht Club und seine Mitglieder haben ein wirklich perfekt organisiertes Event auf die Beine gestellt. Einen großen Dank möchten wir unseren Sponsoren aussprechen, ohne die wir die WM-Teilnahme nicht hätten realisieren können. Zusätzlich geht unser Dank an das Ehepaar Gaye und Derrek Bothwell, die uns nicht nur zum zweiten Mal in ihrem Garten haben zelten lassen, sondern auch eine Gastfreundschaft zeigten, die wir so noch nicht erlebt haben!

Max Bischof, Till Pomarius, Johann Huhn

Ab Brunsbüttel wurde es ruppig!

Blaues Band und Elbauf-Regatta mit geringer Beteiligung

Zu der seit 80 Jahren bestehenden, einst so beliebten Jubiläumswettfahrt der in diesem Jahr 100 Jahre alt gewordenen Segler-Vereinigung Niederelbe von Hamburg (Wedel) nach Cuxhaven starteten am Sonnabend, dem 31. August nur 36 Yachten, davon nur zwei aus der SVAOe, vor dem Hamburger Yachthafen. Ist nach einem schönen, regattareichen Sommer auf der Unterelbe eine gewisse Müdigkeit eingetreten?

Am Wetter kann es nicht gelegen haben, den das schien mit SW um 3 Bft, auf NW drehend und zunehmend 5 Bft bei Sonne zunächst optimal. Später allerdings trübten einige Schauer das Bild, aber ab Brunsbüttel wurde es mit Böen bis 7 Bft und Wind gegen Strom dann richtig ruppig, so dass acht Teilnehmer – darunter „Swift“ von Andreas Gustafsson – es vorzogen aufzugeben.

Von den 28 Zieldurchgängen errang mit der rekordverdächtigen Zeit von 4.52 Std. „Opal“

wieder einmal überlegen das „Blaue Band der Niederelbe“ für den Hamburger Segel-Club. Der 20er Jollenkreuzer „Gammel“ des SCOe-Vorsitzenden Sven-Ove „Petrus“ Baumgartner führte das Feld der Schwertboote an und errang ein Anrecht auf das „Grüne Band“. In Anbetracht des Aufgebens so vieler Kielyachten ist das Durchhalten dieses leichten Bootes eine beachtliche sportliche Leistung!

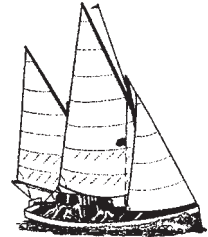
Unter den ersten 12 Zieldurchgängen war kein SVAOeer. Berend Beilken segelte „Ballerina 2“ auf Platz 18, nach Yardstick-Berechnung auf Platz 10 und in der Gruppe YS 101-105 auf den zweiten Platz.

Auf der am Sonntag um 08.30 Uhr gestarteten Elbauf-Regatta Wedel-Schulau sah man nur noch 20 Starter. Nach einer schnellen Wettfahrt sah man „Opal“ mit 3,40 Std. wieder vorn. Baumgartners „Gammel“ wurde auch auf dieser

Rückregatta wieder schnellstes Schwertboot und gewann ein Anrecht auf den dafür von der SVWS gestifteten Wanderpreis.

„Ballerina 2“ lag nach gesegelter Zeit auf Platz 11 und nach Berechnung immerhin an dritter Stelle. In der etwas geschrumpften Gruppe YS 101-105 passierte sie als erste das Ziel. „Ballerina 2“ war auch nach ORCint gemeldet und schlug den einzigen weiteren Teilnehmer mit dem Ergebnis eines Anrechts auf den Wanderpreis der Stadtparkasse Wedel.

JCS



Wann haben Sie Ihren Enkelkindern zuletzt etwas Sinnvolles geschenkt?

Nein, kein Handy oder ein Laptop. Obwohl ja heute kaum noch jemand ohne dem auskommt. Bringen Sie Ihren Enkeln doch die Natur ein wenig näher, schenken Sie Ihren Kindern ein Taschenfernglas und zeigen Sie Ihnen die kleinen Wunder der Natur. Unsere kleinen und großen gefiederten Freunde sind jetzt besonders gut zu sehen, denn noch sind die Bäume blattfrei. Schenken Sie Ihren Enkelkinder ein wenig Zeit und gehen mit Ihnen in die Wedeler Marsch, wer nicht weiß wo das ist, nur 30 Minuten laufen vom Wedeler Yachthafen in Richtung Glückstadt. Und was es dort alles zu sehen gibt! Seeadler, Fischadler, Brandgänse ca. 160 verschiedene Vogelarten sind hier in jedem Jahr zu beobachten. Hier gibt es die ZEISS Vogelstation mit Unterständen zur Beobachtung. Sie können dort an 4 Tagen in der Woche auch Ferngläser und Spektive ausleihen und alles testen. Und dieses alles gratis!

Und der Kapitän? Was ist mit seinem Fernglas? Auch nicht mehr ganz frisch, oder? Vielleicht möchte Ihre Frau Ihnen etwas besonderes zu Weihnachten schenken, oder Sie vielleicht Ihrer Frau ein erstklassiges Fernglas, nicht nur für die Segellei, nein, sondern das sich auch für Naturbeobachtungen eignet. Für Jeden Geldbeutel haben wir das Richtige, lassen Sie sich beraten, kostet nichts. Für die Enkelkinder ein OLYMPUS Taschenfernglas 8x20 haben wir schon für 89.- Euro, von der Weltfirma NIKON ein 8x20 schon für 95.-Euro. Ein lichtstarkes Fernglas von STEINER mit Kompaß 7x50 haben wir schon für 399.- Euro. Dann führen wir auch alle Marken Fabrikate wie ZEISS- LEICA- SWAROVSKI- STEINER- MINOX- NIKON und andere. Vor der Tür unseres Geschäftes können Sie alles in Ruhe testen mit Blick auf den Michel. Wir führen auch die neueste Technik an Digitalkameras von NIKON-CANON-OLYMPUS-LEICA-PANASONIC und andere.

Und wenn Sie uns nicht in unserem Geschäft in der Neanderstraße besuchen können, besuchen Sie uns doch im Internet unter Foto-Wannack .de

Ein friedliches, besinnliches Weihnachtsfest, ein gesundes Neues Jahr und dann immer den Wind aus der richtigen Richtung. Das wünscht Ihnen Ihr Segelkamerad Peter Wannack für 2014!



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



Die Europes werden startklar gemacht



Im Schlepp zum Start

Nochmals: IDM der Europes

Tanja Tammling wurde Vizemeisterin!

Über die Internationale Deutsche Meisterschaft (IDM) der Europes vom 1. bis 6. Oktober in der Neustädter Bucht berichteten wir bereits in Kürze in der Vorausgabe unserer Nachrichten (Seite 23). Tanja Tammling (SVAOe) wurde Vizemeisterin.

Herzlichen Glückwunsch, Tania!

Zu der Zeit lagen uns leider keine Fotos der Regatten vor. Die können sie hier jetzt sehen.

Bei den Herren ersegelte unter 39 Teilnehmern Niklas Lange (SVAOe) einen guten fünften Platz. Björn Spiekermann (SVAOe) kam auf Platz 24. Auch Euch herzlichen Glückwunsch!

Fotos von Urte Spiekermann

Thomas Lysewski



Die Sieger der IDM ohne Treppchen

SVAOe gratuliert!

Florian Spalteholz in der Siegercrew

Der Norddeutsche Regatta Verein gewann mit Niklas von Meyerinck, Klaas Höpcke, Johannes Polgar und Florian Spalteholz (auch SVAOe) in Berlin die erste „Meisterschale“ im deutschen Segelsport!

Wir freuen uns natürlich, dass ein Hamburger Verein die erste Deutsche Segel-Bundesliga gewonnen hat. Besonders natürlich darüber, dass mit Florian Spalteholz ein deutscher Spitzensegler, der in der SVAOe seine seglerischen Wurzeln hatte und ihr auch heute noch angehört, an diesem Erfolg beteiligt war.

Beim Finale der Segel-Bundesliga vom 8. bis 10. 11. 2013 beim Verein Seglerhaus am Wannsee in Berlin stand der NRV als Sieger fest und konnte die von Robbe & Berking gestiftete Meisterschale

des Deutschen Segelsports in Empfang nehmen. Die Mannschaft mit Steuermann Johannes Polgar konnte ihr Glück kaum fassen. „Es war eine Wahnsinnsaison für uns! Fantastisch, dass wir die Schale nach Hamburg holen konnten“, erklärte ein sichtlich glücklicher Johannes Polgar.

18 Vereine aus ganz Deutschland hatten im ersten Jahr um den Sieg in der Deutschen Segel-Bundesliga gekämpft. Am Ende dieser spannenden Premiere stand nach fünf Regatten die Mannschaft des NRV als Sieger fest. Mit der gelungenen Veranstaltung hat sich das Konzept einer Segel-Bundesliga als Erfolg erwiesen. Die Akzeptanz eines Vereinswettbewerbs ist in der Seglerschaft hoch. Für die kommende Saison 2014 haben bereits zahlreiche Vereine ihr Interesse an einer Teilnahme an der Bundesliga bekundet.

(Quelle: Hamburger Segler-Verband)

TOPLICHT

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten • Werftausrüstung

Unsere neue Adresse:

**Notkestraße 97
22607 Hamburg**

Tel.: 040 - 8890 100
Fax: 040 - 8890 1011
toplicht@toplicht.de

Öffnungszeiten:

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

**WIR HABEN
VERHOLT.**



„Der kleine Braune“

Kostenlose Katalog-
bestellung und Webshop
www.toplicht.de

Optipokal auf der Alster

Schönes Wetter – vollster Erfolg

In diesem Jahr mit kleiner und gemütlicher Beteiligung von insgesamt 52 Optiseglern aus dem Anfängerbereich der SVAOe und anderer Hamburger Segelvereine. Am 29. September 2013 gegen 10:00 Uhr hatte unser Wettfahrtleiter Johann Huhn die Steuermannsbesprechung für die Optisegler einberufen und um 11:00 Uhr den

ersten Start pünktlich auf die Bahn geschickt.

Die Gruppen waren unterteilt in Gruppe B – Regattakinder, Gruppe C 2 – fortgeschrittene Kinder, die 1–2 Jahre im Opti segeln (in dieser Gruppe in diesen Jahr kein SVAOeer dabei) und die Gruppe C1 – Kinder, die jetzt im laufenden Jahr mit dem Segeln erst angefangen haben.

Auf der Alster hatten wir traumhafte Segelbedingungen mit viel Sonne und am Anfang Wind mit



Jacob Giese, der Sieger in Gruppe B am Start mit „Alsterperle“



Auf der Alster herrscht bestes Segelwetter



Johann Huhn erklärt in der Steuer „manns“ besprechung, wo es lang geht



Preisverteilung der B-Gruppe

2–3 Bft, der dann nachmittags auf gute 4 Bft auffrischte. Von den Gruppen C1 und C2 wurden jeweils zwei Wettfahrten gesegelt und von den B-Kindern drei Wettfahrten.

Gerade im Anfängerbereich, wo die Kinder zum Teil erst sieben Jahre alt sind, war das Segeln bei 3–4 Bft schon eine echte Herausforderung. Alle Kinder haben trotz einiger Kenterungen durchgehalten, und das ist schon fast Weltklasse. Das Schönste ist, dass unsere Zwillinge Simon und Freya Storbeck (SVAOe) sich einen Wanderpreis als jüngste Teilnehmer teilen müssten.

Vielen Dank an alle Eltern an Land, in der Betreuung der Kinder, auf dem Startschiff und in den Begleitbooten!

Vielen Dank auch an unsere Sponsoren, mit deren Unterstützung wir unsere Teilnehmer durch eine Tombola reichlich beschenkt haben: mit Sonnenbrillen, Zinnbechern, Uhren, Taschen, Handschuhen etc. und einem Trockenanzug.

Die Sponsoren waren: Dry Fashion, Kieler Woche, Wiegand & Wasser Hamburger Graveure sowie Ulrike von Borstel & Partner

Die Ergebnisse

B-Gruppe (26 Boote):

1. „Alsterperle“, Jacob Giese (SVAOe), 2. Mats Schönebeck (NRV), 3. Til Wanser (NRV), 6. „Lisbeth“, Fritz Meyer, 13. „Mausey“, Tilman Keßling, 14. „Wellenhamster“, Sophia Wilke, 17. „Smee“, Simon Giese, 18. „Happy Hour“, Giovanna Chira, 21. „Grüne Welle“, Simon Keßling, (6–21: SVAOe).

Gruppe C 1 (10 Boote):

1. „Socke on tour“, Paul Achenbach (MSC), 4. „Hui Buh“, Rosa Storbeck, 7. „Akka“, Freya Storbeck, 8. „Switch 1“, Simon Storbeck, 10. „Lets Win“, Nick Heyser (4 – 10: SVAOe).

Gruppe C 2 (18 Boote):

1. „Delfin“, Aaron Behrendt (MSC), 2. Anton Germershausen (NRV), 3. Rosa Ashbar (NRV). (In dieser Gruppe diesmal keine SVAOe-Teilnehmer.)

(Die vollständigen Ergebnisse unter: www.sailwave.com.)

Thomas Lyssewski



60 Jahre Vorsprung

Tickets · Administrationssoftware
Hardware · Beratung · Service

BECKERBILLETT

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

Kuttercircus 2013

Wieder einmal lief die Segelsaison schneller als man es sich gewünscht hatte, die Sommerferien waren schon vorüber, und der Kuttercircus nahte.

Dann war es soweit, Freitag den 6. September, Einchecken und Steuerleutebesprechung im Aufenthaltsraum im Hamburger Yachthafen. Drei Kutter hatten sich angemeldet, gerüchete-weise sollte die „Finke“ auch noch kommen, im Schutze der Dunkelheit kam die Mannschaft mit dem Kutter im Hafen an. Jede Mannschaft hatte traditionell wieder anstatt des Meldegeldes einen Sachpreis mitgebracht, die erste Hürde für die Teilnehmer war geschafft. Der Abend klang mit dem Yachthafenfest aus, das am gleichen Wochenende stattfand.

Am nächsten Morgen noch schnell einen Blick über den Yachthafenflohnmarkt geworfen, ob es noch etwas zu ergattern gab, dann startete die Kuttercircuswettfahrt um 10:00 Uhr vor dem Yachthafen, mit der Tide ging es elbab, mehr ein Treiben als sportliches Segeln. Vor Twielenfleth war die Wendemarke ausgelegt, zum Glück kenterte die Tide rechtzeitig, so dass das Regattafeld wieder elbauf segeln konnte. Die Erfahrung und Ausdauer der „Teufelsbrück“ hatte sich ausgezahlt, die „T“ gewann die Wettfahrt. Das Ziel lag hinterm Hanskalbsand, hier sollten auch die Übungen zu Wasser abgenommen werden, aber kaum Wind zum Segeln und schon gar kein Wind, um die Übungen abzunehmen, also ab in den Hafen.

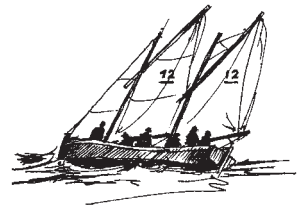
Zu Gast waren wir beim AYC in Neuenschleuse, hier haben wir dann die Übungen zu Lande abgenommen. Als es wieder dunkel wurde, starteten die Mannschaften zur Schatzsuche. Diese war durch einige Funktionäre bestens vorbereitet worden. Die Jugendlichen mussten sich an ausgelegten Leuchtstäben orientieren,

um ihren Schatz zu finden. Mit Schatz und voll-zähliger Mannschaft kamen alle Crews wieder in den Hafen zurück.

Am Sonntag hieß es dann rechtzeitig auslaufen. Es war ausreichend Wind, um die Übungen zu Wasser zu segeln, und auf gings: Boje-über-Bord-Manöver, Ankern, Reffen, Wenden ohne Pinne, Beidrehen und Rückwärtssegeln. Alles konnte mit nur vier Teilnehmern zügig abgearbeitet werden. Zuvor musste aber jede Mannschaft ein Crewmitglied vom Hanskalbsand abbergen. Zurück im Hamburger Yachthafen musste alles aufgeklärt werden, und dann gab es die Preisverleihung:

Gewonnen hatte die „Elmsfüer“, gefolgt von der „Teufelsbrück“, auf dem 3. Platz folgte die „Finkenwerder“ und auf dem 4. Platz die „Lühesand“.

Sven Becker



Die Ersten auf St. Lucia

Sie sind da und haben einen grandiosen Sieg eingefahren. Am Sonntag, 1.12.2013 um 19:58 Uhr unserer Zeit ging die LUV nach 11 Tagen, 5 Stunden, 41 Sekunden nach 2160 Seemeilen in der Rodney Bay über die Ziellinie der ARC-Regatta von Mindelo/Kap Verden nach St. Lucia/Westindien. Sie siegte nach gesegeter und nach berechneter Zeit in der Div. 1 – Cruising. Herzlichen Glückwunsch Skipper/Eigner Heiko Tornow, Regattaskipper Eggert Schütt und der Crew mit Michael Rüter, Till Tornow, Bastian Bonorden, Claus Torstrick und Arne Ipsen.

Aus dem Logbuch der „Luv“

Den in der Ausgabe Nr. 5/2013 unserer Nachrichten begonnenen überaus lesenswerten Bericht Heiko Tornows über die Langfahrt seiner „Luv“ mit wechselnden Crewmitgliedern setzen wir in dieser Ausgabe fort. Es ist der richtige Lese-stoff an lausigen Winterabenden. Die „Luv“ verlässt die französische Bretagne, überquert die Biscaya und segelt an der portugiesischen Küste südwärts.

Von Royan nach Arcachon

75 Meilen immer nach Süden. Der gelbe Strand ist nur drei Steinwürfe entfernt. Die „Luv“ segelt bei schwachen halbem Wind ganz dicht unter Land im flachen Wasser von der Girondemündung nach Arcachon. Das ist dort, wo Europas größte Wanderdüne die millionenfach bestiegene Attraktion ist. Im Seehandbuch heißt es, die Küste sei bis dorthin ohne jede Struktur und langweilig. Keine Stadt, kein Hafen, nicht mal ein Leuchtturm. Nur eine endlose, schwach bewachsene Dünenlandschaft, länger als 120 Kilometer.

Aber immer mal wieder große graue Betonklötze am Strand. Durchs Fernglas sind sie gut auszumachen: Bunker von Hitlers Atlantik-Wall. Sie haben allesamt die geplanten tausend Reichsjahre nicht überdauert und sind – meist in einem kolossalen Stück – den steilen Hang zum Meer hinunter gerutscht, das Fundament unterspült von den allfälligen Herbststürmen in der Biskaya. Klotzige Mahnmale, alle halbe Stunde.

Die „Luv“ ist allein auf See. Bis zum Horizont kein Segler. Vom frühen Morgen bis in den Abend keine Chance auf eine kleine Privatregatta mit einem Boot auf gleichem Kurs. Niemand in Sicht. Das verwundert ein wenig, schließlich sind es nur noch drei wertvolle Tage bis zum Ende

der großen Sommerferien, und ein besseres Segelwetter als heute ist nicht denkbar. Sogar das französische Militär scheint ein Herz für Wassersportler zu haben. Das Revier, durch das wir heute schippern, ist ein sonst viel genutztes riesiges Schießgebiet. Der Hafenmeister in Royan hat uns versichert, bis zum Wochenende würde nicht auf uns geschossen werden. Die Artillerie sei entweder selbst im Urlaub oder auf dem Weg nach Syrien.

Möglicherweise stand diese Nachricht nicht in der Zeitung, und die Yachteigner hier trauen sich einfach nicht aufs offene Meer. Das ist natürlich Unfug. Die Franzosen sind eine unvergleichliche Seefahrer- und Seglernationalion. Bei internationalen Regatten sahen sie regelmäßig die bedeutendsten Trophäen ab. Die Weltumrunder und Einhandsegler der Grande Nation haben Heldenstatus. Nach Eric Tabarly zum Beispiel wurde jetzt posthum ein sündhaft teures Yachtzentrum für Super- und Rekordboote an der Westküste benannt. Den Ehrentitel „Kommandeur der Ehrenlegion“ hatte ihm zu Lebzeiten noch Staatspräsident De Gaulle verliehen.

Tabarlys letztes Boot, die „Pen Duick“, liegt in seinem Hafen an Land. Er hatte es eines Nachts in der Irischen See während einer seiner vielen atemberaubenden Abenteuer unfreiwillig verlassen. Angeblich musste er mal. Die allermeisten um Leben gekommenen Segler werden übrigens, wenn sie überhaupt gefunden werden, mit offener oder ohne Hose geborgen. Offiziell hieß es, der Großbaum habe Tabarly von Bord gefegt. Er war nicht angeleint. Wir haben daraus gelernt, dass auch großer Ruhm nicht vor Torheit schützt und zwei Regel beachtet werden sollten: Erstens niemals auf See außenbords pinkeln – und wenn schon – zweitens dann mit Sicherheitsgurt. Zurück zur wundersam yachtfreien See. Nir-

gendwo in Europa sind so viele Freizeitschiffe zugelassen wie in Frankreich. Die Zulassungsnummern in den französischen Segeln sind fünfstellig, in Deutschland kommen wir locker mit vier Stellen aus. („Luv“ hat die Nummer GER 5148.) Hamburgs Yachthafen in Wedel, Deutschlands größter, bietet Platz für 2000 Boote. In La Rochelle allein passen fast dreimal so viele hinein, und Arcachon steht dem nicht viel nach. Wir lesen, dass die dortige Warteliste einen Liegeplatz erst in 26 Jahren in Aussicht stellt. Ob die Skipper etwa darum ihren Hafen nicht verlassen, weil weggegangen, Platz vergangen? Haben die überhaupt Platz für Gäste? Sicherheitshalber beschließen wir, heute Nacht in einer geschützten Bucht in der Nähe der Stadt vor Anker zu gehen.

Von Arcachon nach Bilbao

Wetter: Bft 2, wolkenlos.

Nun muss ich aber mal wirklich meckern. Der Hafen der westfranzösischen Stadt Arcachon ist eine Zumutung. 80,- € (in Worten: achtzig Euro!) für einen Tag. Und dafür diese Leistung: Ein Liegeplatz von nur acht Metern Länge für unsere 14,50 m-„Luv“, eine einzige, dazu noch absolut unzumutbare, Dusche in einer Marina für immerhin 3000 Boote. Von der einzigen einsamen Toilette will ich schweigen, es könnten sich zart besaitete Leser über allzu grobe Vokabeln erregen.

Das sonst in allen europäischen Häfen mittlerweile obligatorische freie WLAN für den Zugang ins Internet? Fehlanzeige. Wir hören ein „Excusez“, ein freundliches Bedauern, auch wegen des abenteuerlichen Liegeplatzes, an dem uns bei Niedrigwasser tatsächlich die sprichwörtliche Handbreit Wasser unter dem Kiel fehlt und ein „Regret“ auch wegen des wucherischen Hafengeldes; es handele sich bei der Marina nicht um

einen kommunalen Hafen, sondern um einen privat betriebenen.

Ganz besonders privat betrieben ist die Poisonerie, die man nach einem zweieinhalb Kilometer langen Marsch gleich neben dem Bäcker und dem Supermarkt erreicht. In dem Fischgeschäft wollen wir ein Dutzend Austern kaufen, wie zuvor schon an anderen von der „Luv“ angelauften Fischereiplätzen am Atlantik. 5,80 € hatten wir bislang für das Dutzend der schlürfigen Muscheln bezahlt. Hier sollen wir nun 23,60 € für zwölf Stück hinblättern. Mehr als viermal so viel! Frische Flossen- und Krustentiere gibt es reichlich in dem Fischladen, aber alles zu abschreckenden Preisen! Wir kaufen nebenan erschwingliche Bratwurst.

Wohin sind wir geraten? Im Hafenhandbuch findet sich eine Menge Unfug und Wahrheitswidriges über Arcachons Marina. Etwa, dass für Gäste 250 Liegeplätze reserviert wären (siehe oben!) oder, dass der Hafenkaptän englisch spräche. Die überzeugte Einsprachigkeit des sonst sehr freundlichen Personals ist allerdings ein sicheres Kennzeichen fast aller Franzosen; wir haben jedenfalls kaum polyglotte getroffen auf unserer fast 900 Seemeilen langen Reise entlang der frankophonen Atlantikküste. Selbst Jugendliche und Studenten passen, wenn sie ihre Muttersprache verlassen sollen. Der Englischunterricht in Frankreich sei sehr schlecht, sagen sie unisono. Auf der anderen Seite: Unser Französisch ist jammervoll. Zeichensprache und heiteres Worteraten helfen weiter.

Dass Arcachon für fremde Segelyachten keine gute Adresse ist, scheint sich herumgesprochen zu haben. Wir sind hier wirklich und wahrhaftig das einzige Boot mit fremder Flagge. Dabei hat die Stadt eine einzigartige Landschaft zu bieten, die jeden Umweg rechtfertigen würde.

Das nachhaltigste Erlebnis bietet die große Wanderdüne, die schon bei der Ansteuerung von See aus beeindruckt. Wir klettern die 170 Meter in den knietiefen weichen Sand gelegten schiefen Stufen hinauf und mühen uns barfuß weitere 30 Höhenmeter. Die Belohnung ist eine atemberaubende Aussicht auf das weite Watt der großen Bucht und das von Wind und Wellen weich modellierte vorgelagerte Sandhaff. Also: Arcachon immer wieder. Aber in der Bucht ankern und mit dem Gummiboot an Land.

Unter Motor vor Nordspaniens Küste

Wetter: Wind Bft. 0-1

Über was man so redet, beim gemütlichen Essen. Heute ist es noch warm, die tief stehende Venus, der Abendstern, ist eben gerade nach nur wenigen Minuten ihres frühen Leuchtens hinter den Ausläufern der nahen baskischen Pyrenäen untergegangen.

Untergang. Das ist das willkommene Stichwort für ein anregendes Tischgespräch im Cockpit der „Luv“. Es stellt sich nämlich als Ergebnis einer kleinen Umfrage entlang der Sitzordnung von steuerbord übers Heck nach backbord heraus, das alle fünf Crewmitglieder dermaleinst untergehen wollen, bevorzugt in der Nordsee, vor Cuxhaven. Seebestattung ist ja ziemlich populär geworden, und für wen, wenn nicht für mehr oder weniger betagte Seebären, bietet sich so etwas als letztes Reiseziel an?

Michael berichtet anregend von einer solchen Zeremonie, die unlängst vor Neustadt vons-tatten ging. Alles spricht dafür, dass es sich nicht um Seemannsgarn handelt. Michael also erzählt: Die kleine Trauergemeinde hatte sich auf einer schmalen Barkasse eingeschifft und war zunächst frohen Mutes in See gestochen. Die bekränzte Urne des verstorbenen Freundes, mutmaßlich ein Segler, besetzte einen zentralen

und bekränzten Ehrenplatz an Deck. Schon in der Hafeneinfahrt, die sich nach Osten öffnet, stand gehöriger Schwell, weiter draußen wurde es weitaus wackeliger. Der großen Mehrheit an Bord wurde rasch und nachhaltig schlecht und übel. An der amtlich zugewiesenen Urnenabwurfzone angekommen musste sich der Seebestatter energisch durchsetzen. Man solle gefälligst mal aufhören mit dem Übergeben, das zerstöre doch irgendwie die notwendig ernste Stimmung.

Claus nimmt noch ein zweites Mal von unserem Fischgericht und sagt, ihm wäre es egal, ob bei seiner eigenen Seebestattung gekotzt würde, er bevorzuge auf jeden Fall die Nordsee als Seemannsgrab, auch wenn die Gefahr dort größer sei, sich bei der Bekannt- und Verwandtschaft posthum unbeliebt zu machen. Elbsegler Eggert teilt mit, er sei auch für die See zwischen Helgoland und Cuxhaven, er habe das in seinem Testament noch nicht festgelegt. Das klingt so, als ob sein letzter Wille demnächst auf der Tagesordnung stünde.

Unser Segelkamerad Loewe hat eigene lustige Erfahrungen mit diesem eigentlich traurigen Thema gemacht. Es ist schon ein paar Jahre her, da segnete in einer schottischen Kneipe sein bester Freund, ein bekannter Hamburger Künstler, das Zeitliche. Er war mit seinem Boot nach Edinburgh gesegelt und hatte seinen Landfall nicht lange überlebt. Herzinfarkt. Loewe übernahm den letzten Dienst und begab sich nach Edinburgh, die sterblichen Überreste nach Hamburg heimzuholen. Die befanden sich bereits in einer Urne. Loewe hatte Vollmacht, er unterzeichnete diverse Papiere und packte den Freund dann zum sicheren und bequemen Transport in eine Plastiktüte. Vor dem Heimflug besuchte er noch besagte Kneipe und feierte mit der Urne auf dem Tresen und zahlreichen berührten und

begeisterten Schotten zünftigen Abschied. Der Freund, so Loewe, sei ein großer Whiskykenner gewesen, die Einheimischen hätten das sehr zu schätzen gewusst.

In Hamburg kümmerten sich weder Zoll noch Einwohnermeldeamt um den Verblichenen und seinen Verbleib, und so fand der Einhandsegler ein paar Wochen später ohne behördlichen Segen bei allerbestem Wetter und vor zahlreichen Zeugen, die alle zum Schweigen verpflichtet wurden, in einer sanft geschwungenen kleinen Bucht vor der dänischen Insel Avernakø seine letzte Ruhestätte. Diese Ordnungswidrigkeit ist natürlich längst verjährt, und nun darf darüber straflos berichtet werden. Die genaue geografische Position der Seebestattung ist präzise in einer geheimen Seekarte eingetragen. Und, so Loewe, er kenne einige, die an gleicher malerischer Stelle mit ihrer eigenen Asche eine winzige Untiefe bilden möchten. Das anregende Abendessen an Bord der „Luv“ geht mit einem Glas guten spanischen Rotweins zu Ende. Whisky haben wir nicht an Bord. Wir leben schließlich noch.

Querab Cap Finisterre, Nordwestspanien

Wetter: Regen, Wind: Nordost 0 bis 3

Ich habe nichts mehr zu sagen. Als Skipper der „Luv“ bin ich abgelöst. Seit Eggert vor ein paar Tagen zur Crew gestoßen ist, hat er das Sagen an Bord. Dabei sagt er meist gar nichts. Stundenlang steht er am Ruder, kontrolliert stumm Kompass, Kurs und Kimm und lässt die übrige Besatzung weitestgehend in Ruhe. Er gilt in der Segelszene als „Der große Schweiger“. Nur manchmal verblüfft der neue Schiffsführer mit wort- und detailreichen Ausführungen zum Wetter. Warum etwa die gekrümmten Isobaren in einer sich auflösenden Occlusion mit nachfolgendem Trog oder sich vertiefendem Hoch am Rande einer unklaren Großwetterlage für eine Winddrehung

um 27 Grad nach OSO verantwortlich sind. Jedenfalls hört es sich so ähnlich an, wenn ein ausgewiesener Fachmann mit zahlreichen nachgewiesenen Wetterseminarbesuchen über Meeresmeteorologie spricht. Wenn es dann wie gewöhnlich anders oder sogar umgekehrt kommt, weiß Eggert natürlich genau warum.

Davon wird das Wetter leider auch nicht besser. Seit Tagen ruht sich die Luft aus. Keine Isobare bringt sie auf Tempo. Kein Druckunterschied setzt sie in Bewegung. Heute hat der Wind zwar – wie von Eggert prognostiziert – auf ONO gedreht. Aber das eine schlappe Beaufort reicht nicht mal aus, um mit dem mittschiffs fixierten Großsegel das Schiff in der kabbeligen Dünung ein wenig zu stabilisieren. Es schaukelt gewaltig. Und der Motor lärmt. Es regnet und es ist kalt. Seefahrt kann so schön sein – an anderen Tagen. Zisch sagt, das alles hätte er nicht gebucht und er wolle sein Segelgeld zurück, seine Kostenbeteiligung für die Segelreise mit der „Luv“. Daraus wird nix. Er muss ja auch nicht draufzahlen bei der nächsten schönen Brise und wenn die Sonne wieder wärmt.

Die neue Arbeitsteilung zwischen mir und dem neuen Kapitän ist keine Folge einer wüsten Meuterei sondern kluge Personalpolitik. Erstens ist mein Nachfolger eh der erfahrener und bessere Segler. Er weiß nicht nur alles übers Wetter, sondern zweitens als Ingenieur und Elektroniker kann er auch alle elektrischen und mechanischen Ausrüstungsgeräte auseinander schrauben, entkernen, den Fehler suchen und reparieren und danach zur vollsten Funktionstüchtigkeit wieder in Betrieb nehmen. Auswendig!

Zum Beispiel unser AIS-Gerät. Mit dieser Erfindung können Schiffe ihre Position, ihren Kurs und noch eine Menge andere Daten anderen Schiffen wechselseitig mitteilen. Aber es steht auch weltweit jedem Interessierten, inkl. der

amerikanischen Ausforscher von der NSA zur Verfügung Das Automatische Informations System ist sehr nützlich auch für die Leser dieser Zeilen. Wer wissen will, wo die „Luv“ gerade ist, lädt sich das App „Marine Traffik“ herunter, und nach ein paar Klicks sieht man „Luv“ auf einer Karte durch den Atlantik schippen. Auf fünf Meter genau! Das Cap Finisterre heißt so, weil seit alters her hier die alte (europäische) Welt im Wortsinn ihr Ende fand. Wer von hier aus im glaubenswirren Mittelalter weiter segelte, riskierte über den Rand der Scheibe zu fallen.

Wer zur Zeit dieses übermittelten Berichts mal nachgesehen hätte, fände uns buchstäblich am Ende der Welt. Inzwischen ist unsere Position auf der Weltkugel schon ein großes Stück weiter.

An Bord der „Luv“ war das AIS durchgeschmort, keiner weiß warum. Eggert hat das neue mit der Unterstützung von Claus in zweitägiger Bastelararbeit wieder hingekriegt. Drei Tage hat er anschließend für die Erläuterung benötigt, was denn nun warum und wie mithilfe von aus- und umgebauten Antennen Splits, hoch komplizierten Platinen und sonstigen kryptischen Bauteilen verändert und verbessert wurden. Weiß der Teufel, warum er der „Schweiger“ heißt.

Jedenfalls ist die „Luv“ bei ihm in allerbesten Händen, und ich kann für ein paar Tage mit gutem Gewissen auf Heimaturlaub fahren.

Lagos, Südportugal

Wetter: Sonne, heiß, windstill

Es ist Zeit für eine Zwischenbilanz. Die „Luv“ und ihre Crews haben nach zehn Reisewochen und 2595 Seemeilen, 28 Häfen und nach Elbe, Nordsee, englischem Kanal, Biscaya und Westatlantik einen kleinen Rückblick verdient.

Was bleibt in Erinnerung? Dass Europa ein großartiger und zugleich weitgehend unbekannter Kontinent ist. Dies vor allem: Atemberaubende

Landschaften, die von See betrachtet dem Reisenden eine neue Dimension erschließen. Faszinierende Städte, kultur- und geschichtsbeladen sowie zugleich modern und lebendig. Gastfreundliche und hilfsbereite Menschen wo immer wir unser Schiff angebunden haben. ein Beispiel von vielen: Im bretonischen Lezardrieux bin ich morgens in aller Frühe durch den Nieselregen zum Bäcker marschiert, um die in Frankreich unvergleichlich guten Baguettes zum Frühstück zu holen. Der steile Weg vom Hafen in die Altstadt auf dem Hügel ist lang, und je länger desto nasser. Bevor ich den Rückweg antreten kann, spricht mich ein Mann an. Ob ich denn zum Hafen wolle und ob er mich bitte dort hinfahren könne. Ein Taxifahrer, der ein Geschäft wittert? Nein, ein Bretone mit großem Herzen und Zeit für einen Umweg!

Warum sind wird nicht schon längst in Brügge oder Portsmouth, in la Rochelle oder in Lagos und Lissabon gewesen? Wir fliegen ein ums andere Mal nach Malle und in die Domrep., lassen uns wochenlang in der Sonne braun brutzeln und könnten doch mit weit weniger Aufwand unseren Erlebnishorizont direkt vor unserer Haustür mit so vielen Großartigkeiten erweitern. Ich merke schon, ich gerate ins Schwärmen. Aber in den vierzig Jahren, in denen ich zumeist in der Ostsee herum gesegelt bin, gab es kaum eine vergleichbar schöne Reise.

Zugegeben, die von der Hanse geprägten Metropolen im baltischen Raum, der paradiesische schwedische Schärenarchipel, die romantische dänische Südsee oder die dramatische Landschaft der Lofoten im Nordmeer sind allemal drei Reisen wert. Aber wir wissen jetzt, Europas Westküste wird von deutschen Seglern sehr zu Unrecht links liegen gelassen. Wir haben ab dem englischen Kanal in keinem Hafen oder auf See die schwarz-rot-goldene Flagge am Heck von

Segelbooten gesehen. Die vielen Schiffe, die jetzt unterwegs sind nach Las Palmas zum Start der ARC-Regatta, sind zumeist auf direktem und kurzem Kurs quer durch die Biscaya gehastet. Die haben alle was verpasst.

Keine Überraschung und gleichwohl eine Bemerkung wert: Es gab noch nicht ein einziges Mal Streit an Bord. Das ist keine Selbstverständlichkeit. Sechs oder sieben erwachsene Individualisten wochenlang auf engstem Raum, die Privatheit reduziert auf wenige Momente. Da ist ein hohes Maß an Toleranz und Zurückhaltung bei der Pflege der jeweiligen privaten Macken gefragt. Aber in dieser Hinsicht haben wir alle miteinander viele Jahrzehnte Erfahrung sammeln können, angefangen bei der gemeinsamem Kuttersegelei auf der Elbe.

Morgen verlassen wir Europa, jedenfalls das europäische Festland. In Südportugal bin ich nach kurzem Heimaturlaub wieder an Bord gegangen. Vor uns liegen etwa 500 Meilen offene See bis Madeira. Politisch gehört diese Insel zu Portugal und damit noch zu unserem Kontinent. Wir wissen aber nicht viel über Madeira, außer dass die Insel weit weg ist und das auch dort mit dem Euro bezahlt wird. Vielleicht gibt's aber auch dort noch europäische Überraschungen. Wir freuen uns drauf.

Heiko Tornow

(Fortsetzung in der nächsten Ausgabe unserer Nachrichten)



Bericht aus der Sonne

Mit der Hansa-Jolle auf den Seychellen

Vor gut 2 1/2 Jahren verlegte Peter König seinen Wohnsitz von Hamburg auf die Insel Mahé der Seychellen (4° S, 55°O). (Der aus über 100 Inseln bestehende Archipel im Indischen Ozean wurde 1503 von dem Portugiesen Pedro Álvares Cabral entdeckt und als Ilhas do Almirante für Portugal in Besitz genommen, 1794 von den Engländern erobert, und ist seit 1976 unabhängig. Red.) Seine Hansa-Jolle „True Love“ (G 94) nahm Peter mit und segelt sie zwischen den Inseln. Er berichtet ausführlich aus dem Revier im Indischen Ozean. Wir haben seinen Bericht aus Platzgründen etwas kürzen müssen. Peter würde sich über ein Echo oder einen Besuch freuen. Seine Adresse finden sie am Schluss.

„True Love“ (TL) geht es unverändert prächtig. Sie ist 355 Tage im Jahr im Wasser. Keine Naht ist offen, und auch nach härtestem Segeln ist das Wasser in der Bilge nur von oben übers Cockpit gekommen. Das Klima ist aggressiv, so dass sogar hochwertigste Hardware anfängt zu rosten, Schäkel schwer aufgehen und auch die Bronze-Stagreiter mal einen kleinen Schlag brauchen. TL ist hier die einzige natur lackierte Yacht und eine von Zweien („Everglow“), welche einen (SVAOe-)Stander im Topp fahren.

Wie im letzten Bericht versprochen, habe ich die Seychelles Yacht Club (SYC) SE-Monsun Sailing Series 2013 gesegelt. Sonst bin ich leider nicht viel zum Segeln gekommen, bis auf den einen oder anderen kleinen Schlag vor der Tür mit meiner Liebsten Jenny zum Baden (wir haben uns vor 41 Jahren kennen und lieben gelernt. Das ist auch der Grund für meinen move auf die Seychellen). Mit der Mälär 30 „Everglow“ waren wir einmal auf der Insel Praslin zu einem Meeting und einmal mit Freunden aus Hamburg

nach La Digue. Nächste Saison will ich endlich mit „Everglow“ zu den African Banks/Outer Islands – vorbehaltlich bis dahin abgeschaffter Piraten. Die Regattasaison läuft hier von Mai bis Oktober in der SO-Monsun-Zeit. Es weht dann stetiger SO, selten weniger als 4 und mehr als 5–6 Bft. Auch wenn es mal ein paar Dreher hat so bleibt es dennoch eine konstante grobe Windrichtung, man weiß zumeist, wie die Heimreise werden wird.

„TL“ hat es als Einzige geschafft, alle 15 Regatten zu Ende zu segeln (damit bestimmt Erster der Aktivrangliste der Hansa-Jollen). Das Rating wird nicht durch die Schiffsdaten bestimmt, sondern eher nach Gutdünken, wie gut gesegelt wird. Bist du schnell, geht das Rating hoch, bist du langsam, geht es wieder runter. Die Regatten laufen

auf unterschiedlichen Kursen, um die Inneren Inseln oder zu einem Felseneiland Mamelles oder Brisare und hoch am Wind zurück, immer so zwischen 12 und 30 sm. Gestartet wird gestaffelt zu einer festen Zeit ab der die Uhr läuft z. B. die Kleinen um 11, die Grossen um 11:30 und die Multis um 12. Beim Zieldurchgang nimmt jeder seine eigene Zeit. Zum Saisonende gab es ein paar echte Regatten mit langen up-and-downs und zwei Raumgängen ins Ziel, bei denen TL die schlechten Platzierungen aus den reinen Speed-Strecken wieder ausgleichen konnte. Länge läuft, aber kreuzen muss man können. Oft war Robin, ein englischer Yoga Lehrer und Umweltforscher Vorschoter. Wenn er nicht konnte, segelte ich allein. Für meine liebste Jenny ist die Saison immer etwas zu rau.

zuverlässig • schnell • 1A-Qualität • gute Preise • vor-Ort-Service

Werftqualität von A-Z

- Teakdeck / Refit
- U-Schiff & Lackierungen
- Yacht- und Bordtechnik / Navigation
- Begutachtungen / Versicherungsschäden
- Reparaturen von Motor- und Segelyachten GFK / Holz

*seit
18 Jahren*



Bootsbaumeister Andreas Tempel
Pracherdamm 129 • 25436 Heidgraben
Tel.: 04122-90 50 32 • 0171-421 74 33
Mail: info@yachttechnik-tempel.de
www.yachttechnik-tempel.de

Nach nun ja immerhin 20 Jahren Eigner bin ich immer wieder fasziniert, was die kleine Jolle ab kann, wie seetüchtig und leichtfüßig sie ist und es immer wieder eine Freude ist, sie zu händeln. Ich muss schon alle Tricks auspacken, um bei dem Rating irgendetwas beschicken zu können. So starte ich, wenn der Regattakurs es vorgibt, mit gesetzter Fock eng aufgerollt und die Genua fliegend am Flaggenleinenersatzfall, um den Raumgang mit Vollzeug abzureiten. Kurz vorm Wendemanöver wird die Genua geborgen und die Fock für die Kreuz ausgerollt. Nicht zu vergessen ist, dass der Indik gern 2–3 m Welle hat, die sich auf dem flachen Plateau zu einem un stetigen, steilen Seegang aufbaut. Auch klammere ich mich auf dem Vorschiff fest, um für den anstehenden Raumgang wieder auf die Genua zu wechseln. Das gibt zwar ordentlich Druck, aber es gibt kein Problem mit der „Kleinen“. So tief und stabil im Wasser hatte ich sie noch nie gesehen. Nicht zu vergessen ist, dass alles bei 26° warmem türkis- bis dunkelblauem Wasser passiert, in dem man zuweilen auch bei 20 m Wassertiefe noch den Meeresboden sehen kann.

Das erste große Prüfung in dieser Saison war für TL die Rund Mahé-Regatta. Auch mit „Everglow“ war ich noch nie einmal ganz rum. Victoria – Anse La Mouche, die erste Etappe ca. 26 sm – um das Nordkap mit frei gesetzter Genua und abnehmender Brise, so dass wir für die Kreuz nach Cap Ternay die Genua stehen ließen. Mit an Bord war mein alter Freund Joachim, aus Hamburg zu Besuch, der zuvor auf der Hansa-Jolle noch nie ‘ne Regatta gesegelt und darüber hinaus bisher vielleicht acht Mal auf einem Segelboot war, aber furchtlos und seefest.

Es briste stark auf, dunkle Wolken, heftige Böen, und die Genua musste weg. Auch in Lee der Insel baut sich eine starke Welle auf. Vorbei an der Traumküste, Cap Ternay, dicht an den Felsen von

Conception Island entlang. Und wieder stand Segelwechsel an, die Fock gab einfach nicht genug Power gegen die Welle. Doch bald hatten wir einen Anlieger Richtung Ziel mit langer, glatter Dünung. Unsere harte Konkurrenz, eine Beneteau 25, lag zwar vor uns, aber wir schlugen sie nach berechneter Zeit, erster Etappensieg. Beim Reintasten zum Ankern tauchte ein paar Bootslängen entfernt ein Walhai auf, drei Mal so groß wie TL. Kurzer Schweißausbruch, dann drehte er ab und tauchte weg.

Die zweite Etappe 29 sm zurück nach Victoria führt vorbei an den Traumbuchten Intendance und Police Bay, am berühmigten South Point vorbei. Wir entschieden uns wegen der nord setzenden Strömung, sehr dicht unter Land mit Genua und Groß bei 4–5 Bft und 2 m Welle aufzukreuzen. Dort wo wir unseren letzten Schlag gesetzt hatten, nicht mehr als 50 Meter von den mit tosender Brandung umspülten Capucin Felsen vor Police Point hatte, wie wir am Abend erfuhren, der Walhai den Cornish Shrimper kurzerhand aus dem Wasser gehoben bevor er genervt abtauchte. Das Eignerpaar war noch ganz grau im Gesicht. Uns hätte er bestimmt zerlegt. Glück gehabt. Der Walhai ist träge, aber riesig. Die Gewässer sind fischreich. Dennoch ist es selten, dass man mal einen Hai, Thunfisch, Delfin oder aus dem Wasser abhebenden Rochen sieht. Kleine fliegende Fische gleiten häufig vorm Bug nach Luv. Beim Ankern auf sandigem Grund hat man wunderbar klare Sicht auf die vielen bunten Fische.

Es war erst eine raue und nasse Kreuz, aber nach dem Südkap ein langer Raumgang gen Nord. Mit Genua waren wir ein wenig übertakelt. Es briste mehr auf, und nach Isle Anonym neben dem Flughafen waren es steife 6 Bft mit in den Cerf Channel hinein stehender 1,5-m-Welle. Zweite Etappe waren wir 3. im Ziel und auch



Peter König kreuzt mit seiner Hansa-Jolle „True Love“ einhand den Cerf Channel der Seychellen auf

Foto: nikipower photo.co

nach Berechnung, so dass wir am Ende den 2. Platz ersegelt hatten. TL war das kleinste Boot, das jemals die Rund Mahé-Regatta gesegelt hat. Ein Bravourstück für die Tauglichkeit der Hansa-Jolle!

Das zweite große Ereignis ist die nicht in die Saisonwertung fallende La Digue-Regatta. 30 sm geradeaus, Backstagsbrise, 5 Bft, Rekordteilnahme mit 16 Schiffen. Diesmal anders herum gestartet – Genua aufgerollt und zum Start die Fock. 4:45 gesegelte Zeit – Mitte, aber eigentlich Letzter. Beweis des absurden Ratings!

Am nächsten Tag gab es eine weitere 20-sm-Wettfahrt von La Digue S-lich Praslin vorbei und durch die Enge zwischen Curieuse in die Côte d’Or Bucht. Ein absoluter Traumsegeltag – Raum unter Genua bei 5 – 6 Bft. und riesiger Welle.

Wieder hatten wir einen Walhai eben unter Wasser neben uns zum Anfassen nah. Zwischen Cousin und Cousine Islands auf Fock gewechselt, den Delphinen Paroli geboten, Wasser wie vom anderen Stern, Küste aus dem Bilderbuch und zusammen mit den großen Booten bei heftigen Fallböen durch die Curieuse-Enge gekreuzt und am Ende wieder irgendwie ganz hinten wenn nicht Letzter.

Innerhalb vom Riff an eine alte Fischerboje angebunden, an Land geschwommen und zu Freunden zum Duschen. Am Abend gab es bei fast Vollmond ein Galabüffett am Strand. Tough life in Paradise! Kurzerhand entschieden wir uns gegen 23.00, die Rückreise anzutreten. Endlich Mal wieder Nachtsegeln. Aus der hellen Nacht und normalerweise Schrick in der Schot wurde eine dunkle Fahrt hoch am Wind in die Finsternis

mit achteraus im Kielwasser lange fluoreszierend leuchtenden Algen. Immerhin haben wir die gut 33 sm in 6,5 Stunden gegen unregelmäßigen 1,5-m-Seegang mit gerade genug Wind für die Arbeitsfock und vollem Groß abgesegelt und den St. Anne-Channel zwischen Felseninseln und Riffs kurz vor Sonnenaufgang genau getroffen. Jede Höhe war angesagt, so dass ich die Pinne kein einziges Mal aus der Hand gegeben habe. Zwei Ständer sind ausgeweht, und die Segel sind auch nicht mehr die Neusten...

Tja, und so hat die Hansa-Jolle wieder einmal international einen Riesenerfolg zu verzeichnen. Hart erkämpft wurde TL Zweite mit 22 Punkten hinter dem Hobie 16 (ohne Namen) mit 10 Punkten. 3. ist „Wispa“, das Marieholm Internationale Folkeboot (25 P), 4. „Boogie Woogie“, die aufgemotzte MacGregor 26 (29 P). Also ist TL moralisch Erste und sowieso erster Monohull. SYC Sailing Series 2013: „You’ve done it again, Peter“ – Kommentar aus der Konkurrenz nach der letzten Wettfahrt.

Mein Leben ist hier natürlich (leider) nicht nur vom Segeln bestimmt. Die Arbeit ist hart und sieben Tage die Woche. Meine Werkstatt hat dafür die beste Aussicht der Welt – Ozean und die Inner Islands bis raus nach Praslin/La Digue und Fregate Island gen Osten, die Mourne Seychellois mountains und Capolia in WSW. Unsere Station, eine ehemalige Radiostation der Engländer, wächst, und bald ist die jetzige Phase abgeschlossen. Die botanical factory Everglow, nurished by Nature, Manufaktur allerfeinster Heilbad- und Pflegeprodukte, besteht ja schon seit 16 Jahren, und das von meiner liebsten Jenny aufgebaute Homöopathische Zentrum ist bestens etabliert und bietet unverändert einen kostenlosen homöopathischen Dienst an. Die Erfolge sprechen für sich!

Nun, im November, steht die NW-Monsun Saison an. Wechselnde, leichte Winde immer aus dem nördlichen Quadranten, wärmer und Regenzeit – nicht dass es sonst nicht regnet – und wenn es hier regnet, dann ist pützen angesagt. Das Schöne hier ist, dass es nie zu heiß wird: – 27° bis 31° konstant und sehr hohe Luftfeuchtigkeit. Bei uns am Berg auf ca. 250m ist es immer etwas kühler, und bei 26° heißt es schon: „it is bloody freezing“ oder „that was not in the brochure...“

In dem Sinne Euch allen eine gute nächste Saison. Mit besten Grüßen von

Peter König

The Station „Sans Souci“

Mahé/Seychelles

+248-4225709, mob. 2574000

peter@everglowyachts.com

skype: peterkoenighamburg

www.thestationseychelles.com

www.facebook.com/thestationseychelles

auf google maps eingeben:

Chemin Sans Souci Seychelles

(die grosse weisse Dachfläche neben dem A)

Segeln, lieben, bewahren

Elb-H-Jolle H 300 ausgezeichnet

Zwischen den vielen „modernen Produkten“, auch gerne in schriller Präsentation, in jedem Fall darauf aus, die ungeteilte Aufmerksamkeit der arglosen Besucher zu erheischen, erscheint der Stand des Freundeskreis Klassische Yachten auf der hanseboot eher als ein ruhender Pol. Unpräntiös, schnörkellos und wie nur sich selbst zur Rechenschaft verpflichtet. Was auffällt, sind die Exponate, meist ein in Restaurierung oder noch davor in der Warteschleife hierzu befindliches „Wrack“, von vielen Besuchern ungläubig bestaunt ob der Aussage, es werde

wieder wie die benachbarte „Sahneschnitte“. Letztere hochglanzlackiert und herausgeputzt mit schwarz-gelbem Ständer im Want war dieses Jahr die Elb-H-Jolle H 300 „Herz-Jung“ unseres Mitglieds Peter Hauschildt. In der „Yacht“ nachzulesen: Wenn sich alle Segler verhielten wie Vater „Adje“, dann wäre eine Ausstellung wie die hanseboot vielleicht überflüssig. Denn seine Jolle, 1953 gebaut und seither im Familienbesitz, segelt Sohn Peter heute noch!

Anlaß genug für den Freundeskreis, die Jolle auf der hanseboot vor großem Publikum mit der Plakette „segeln, lieben, bewahren“, die vielen als heimlicher Favorit aller Preise gilt, auszuzeichnen. Für die Familie Hauschildt konnte Senior Adje die Ehrung entgegennehmen. Wohl selten hat dieser von unserem Mitglied Hinnerk Bodendieck gestaltete wunderschöne Preis so gut zum Geehrten gepasst wie in diesem Jahr.

Torsten Conradi, Präsident des Deutschen Boots- und Schiffbauer-Verbandes, hatte schon zu Beginn anerkennend festgestellt, daß dieses Boot mindestens so intensiv gesegelt wird wie liebevoll gepflegt. Und das eben seit 60 Jahren, wie Conradi in seiner Laudatio anerkennend bemerkt: „Nicht nur über eine wahre Fülle von



Peter Hauschildt steuert die 60 Jahre alte H-300 „Herz-Jung“ zum Sieg Foto: Kay Rothenburg



Der Präsident des Deutschen Boots- und Schiffbauer-Verbandes Torsten Conradi ehrt Adje Hauschildt mit der Plakette des Freundeskreises Klassische Yachten

Regattaerfolgen lässt sich berichten, sondern auch über bemerkenswertes Fahrtensegeln. So stehen z. B. ein Törn rund Seeland, in die schwedischen Schären, Neuwerk sowieso oder die Oberelbe von Magdeburg nach Hamburg und durch die mecklenburgische Seen in den Logbüchern.

Da ist die vom Laudator erstaunt zur Kenntnis gebrachte Pointe der Geschichte fast ein Randaspekt: die Tatsache nämlich, dass „Herz-Jung“ schon im Baujahr auf einer Hamburger Wassersportausstellung an der Binnenalster stand. Die Karriere als Exponat ist älter als die der heutigen hanseboot.

Wir gratulieren der Familie Hauschildt zu diesem bemerkenswerten Ereignis!

125 Jahre Wegener-Werft

Ein sehr persönlicher Glückwunsch zum Jubiläum

Im Winter 1948/49 lag ich in Altenwerder unter einem nahezu 50-jährigen Jugendkutter und schliif mit grobem Sandpapier dessen Unterwasserschiff. Bei Minusgraden um 20 fegte der eisige Ostwind unter den im Freien aufgebockten Booten durch und wehte Dreck und Staub auf. Schutzbrille? Gab's nicht. Arbeitszeug und Handschuhe? Fehlzanzeige. Dreck und Schleifstaub führten zu einem wunden Gesicht und brennenden Augen. Als die Dunkelheit hereinbrach, versuchte ich meinen ausgekühlten Körper über dem Heizraum des alten Raddampfers „Delphin“ ein bisschen zu erwärmen. Zu Hause gab es weder Dusche noch Warmwasser. Quälend der Schmerz des kalten Wassers in den vom Reiz entzündeten Augen.

Ich war gerade 15 Jahre alt, spindeldürr und hungrig. Und Montag früh musste ich mit denselben, mühsam ausgebürsteten Klamotten in die Schule. So hatte ich mir den Einstieg in den „weißen Sport“ nicht vorgestellt. Aber wie denn? Es gab keine Vergleiche. Es sind meine ersten Erinnerungen an die gerade 60 Jahre alt gewordene Wegener-Werft in dem damals freundlichen Vorort und Fischerdorf Altenwerder am Köhlbrand, an dessen Stelle heute ein mächtiger Container-Terminal lärmend den Fortschritt verkündet. Dort lagen die vier Jugendkutter der SVAOe, sämtlich aus der Vorkriegszeit, im Winterlager. Draußen. Wie beneidete ich die Segler, die an ihren Holzbooten im Schuppen arbeiteten. Ob das kleine Jubiläum damals gefeiert wurde, weiß ich nicht. Und wenn, ich wurde bestimmt nicht dazu eingeladen. Werftbesitzer war damals Jonny Wegener, der Großvater des heutigen Seniorchefs Gerd Wegener. Jonny verkörperte



Die Chefetage der Wegener Werft: Gerd Wegener, Ina Wegener und Neffe Karsten Fligg

schon die dritte Generation nach dem Gründer Johann Heinrich Wegener, der im Jahr 1888 mit einem gemischten Sortiment sein Geld verdiente: Dem Handel mit Getränken und Booten und dem Abwracken alter Fahrzeuge folgte irgendwann der erste Neubau. Neubau und Reparaturen, dabei ist es bis heute geblieben.

Ich landete erst 1953 abermals in Altenwerder, nachdem ich die dort im Winterlager liegende 30 qm-Küstenjolle „U 66“, einen kleinen, geklinkerten Spitzgatter und Kielschwerter von 7,00 m Länge, von der Oevelgöner Familie Nordmann gekauft hatte. Die Arbeiten an dem alten Schiff fielen mir viel leichter. Offenbar war ich in den fünf Jahren noch kräftig gewachsen.

In den Jahren des Wirtschaftswunders entwickelte sich die Werft zu einem respektablem Betrieb, in dem zahlreiche Neubauten entstanden. Voller Entzücken sah ich in den 50er Jahren die schönen und schnellen KR-Yachten entstehen. Wenn die von Walter Schulz gezeichneten Schiffe gut gesegelt wurden, sahten sie auf den Regatten alle Preise ab.

Vater Jonny und Sohn Heinz waren nicht nur gute und vertrauenswürdige Bootsbauer, sondern auch begnadete Regattasegler. Mit der 8-m R-Yacht „Germania“, die heute noch unter dem SVAOe-Stander segelt und von Gerd Wegener gepflegt wird, gewannen sie unter vielen anderen Preisen 1949 und 1951 zweimal das „Blaue Band der Niederelbe“. Mehrere „Helgas“ von Heinz und „Rans“ setzten die Erfolgsserien später fort.

Als es in Altenwerder mit der Zerstörung des Dorfes und der Einstellung der Fischerei und Handwerksbetriebe Ernst wurde, verlagerte die Werft in den Hamburger Yachthafen bei Wedel. Neben Neubauten nach Rissen moderner Konstrukteure wurden auch Reparaturen – inzwischen nicht nur an Holzbooten – ausgeführt. Ich selbst vergesse nicht die Reparatur, die aus meiner 7,5-KR-Yacht nach der Sturmflut 1976 im darauf folgenden heißen Sommer fast einen Neubau machte.

In diesem Winter befindet sich unser 45 Jahre alter Jugendwanderkutter „Neumühlen“ dort in Reparatur. Im nächsten soll die gleichaltrige „Teufelsbrück“ folgen. Ich bin sicher, sie sind dort in guten Händen. Schließlich wollen wir unseren Jugendlichen heile und sichere Fahrzeuge zur Verfügung stellen.

Obwohl ich selbst dort nie ein Boot bauen ließ und – außer in den erwähnten Jugendjahren – auch keins einlagerte, fühle ich mich persönlich diesem Betrieb und seinen Inhabern so verbunden wie die Familie Wegener über drei Generationen als Mitglieder der SVAOe verbunden war und ist. Ich spreche sicher im Namen vieler Mitglieder, wenn ich der Familie Wegener anlässlich des 125-jährigen Bestehens auch für die Zukunft Glück und Erfolg wünsche.

Jürgen Schaper



Das Team der Wegener Werft

Kein Sieg der Technik

Nicht nur NOK – Automat oder Hafenteiler?

Vieles ändert sich am Nord-Ostsee-Kanal, nur eines nicht: der Gieselau-Kanal bei km 40,5. Wenn man im Kanal kurz vor der Schleuse an der Steuerbordseite festmacht, muss man nicht nur auf die Fender achten, sondern auch auf die überhängenden Äste und Zweige. Schnell blieb man sonst mit Windmessanlage und Antenne in den Zweigen hängen.

Ein bekanntes SVAOe-Mitglied hat sich vor einigen Jahren dort die UKW-Antenne nebst Ständer abrasiert. Traurig sah das aus. Seitdem die Kanalverwaltung mal Geld für die Baumpflege ausgegeben hat, kann man dort wieder problemlos liegen.

Aber was soll man da? Wer seinen Verdauungsspaziergang über die Klappbrücke nach rechts in Richtung Oldenbüttel macht und nach ca. 30 Metern rechts ab in einen Weg auf die Wiesen geht, sollte sein Fernglas dabei haben. Hier „ist alles noch wie früher“, als wir mit unseren Kindern diesen Weg gelaufen sind.

Der Kuckuck ruft, die Lerchen flattern über unseren Köpfen, auf den Wiesen balgen sich kreischend die Austernfischer, und in dem hohen Gras sitzen jede Art und Menge Gänse. Vor allem Nilgänse. Die gibt es am Kanal erst seit wenigen Jahren. Erst sah man die Nil-Immigranten nur vereinzelt, jetzt schwimmen, nisten und fliegen sie schon in Schwärmen. Wahrscheinlich gefällt es Ihnen seit den Unruhen am Suezkanal nicht mehr, und sie hatten den Kanal voll. Da haben sie eben einfach den Kanal gewechselt. Und dann erst die Frösche! Großes Konzert am Abend. Hier lässt sich Natur noch richtig genießen. Ca. 40 Minuten dauert der Rundweg, und dann ist man wieder auf der Straße Richtung Schleuse.

In Holtenau ist vor den Schleusen mit längerer Wartezeit zu rechnen, wenn beide kleinen (alten) Schleusen repariert werden. Es gibt zwar an Backbord einen Anleger für „kurzes“ Festmachen, aber den geben die Stockenten ungern frei. Das Schleusenpersonal ist höflicher geworden und gibt über UKW geduldig Auskunft über die Wartezeiten.

Irgendwann ist man in der Schleusenkammer und wie immer die Leiter hoch auf dem Weg zum Schleusenmeister, aber was ist das? An der Eingangstür zum Schleusenmeister ein Hinweis; bitte am Automaten bezahlen! Da muss man sich erst einmal durchtippen: Schiffsgröße bei einer Unterteilung in 7, 8, 9, 10, 12, 15 und 18 Meter eingeben. Teilstrecke oder ganzer Kanal? Teurer geworden ist es nicht, aber was soll das? Der Schleusenmeister ist doch sowieso da. Der Automat teilt gern des Schicksal der Schleusen – ist meistens kaputt. Dann verkauft eine junge Dame die Tickets. Sie zählt nicht die Boote in der Schleuse. Wer sich da wohl so alles umsonst durchmogelt? Und auf der „anderen Seite“ ist bei der Rückfahrt auch keine Kontrolle.

In den Medien erscheinen oft Berichte, dass es daher mit der über einhundert Jahre alten Technik nicht klappt. Außerdem häufen sich die Unfälle – in der Berufsschiffahrt. Sportfahrzeugen passiert nur etwas, wenn die Feederschiffe die Propeller nicht abstellen. Jetzt klingelt es, und siehe da; das Schleusentor bewegt sich doch! Wenn das mal kaputt geht, wenn wir drin sind! Oh, die Kanalverwaltung hat einen neuen Kassenautomaten angeschafft. Nach ein paar Wochen werden die die Automaten wieder aufgegeben, zu anfällig, zu teuer. Rüstet auch der NOK wieder um auf Hafenteiler? Den Anfang machte 2013 Ærøskøbing. Wird es wieder „wie früher?“ fragt sich nicht nur

P. Wannack

Segeln lernen für Erwachsene

Drei Jahre – Versuch einer Bilanz und Standortbestimmung

Haben Sie es bemerkt? Richtig! Schon die Überschrift bemüht sich um Richtigkeit. Denn das, was unsere Website mit „Segeln für Erwachsene“ meint, ist ebenso zutreffend wie zu weitgehend. Richtig daran ist, dass sich der theoretische Kurs in den Wintermonaten an Erwachsene richtet, die etwas mit Segeln zu tun haben wollen und dass dies speziell für diesen Personenkreis in den Sommermonaten auf der Alster fortgesetzt wird. Das aber bedarf der Einschränkung, um nicht alle segelnden Erwachsenen, die ja in der SVAOe die große Mehrheit bilden, in Bausch und Bogen einzubeziehen.

Gemeint sind die Erwachsenen, die erst spät zum Segeln kommen. Oder diejenigen, die es ihren Kindern oder bereits lange segelnden Partnern gleich tun wollen. Und die, die aus ähnlichen Motiven beschlossen haben, ab jetzt dabei zu sein, ohne zuvor als Kind oder Jugendlicher in Opti, Jolle oder Kutter ihre ersten Segelerfahrungen gemacht zu haben. Oder wieder einzusteigen, oft nach längerer Abstinenz. Also: erwachsene Lehrlinge. Die Strategie und das Marketing der SVAOe und anderer Vereine und Verbände formulierten griffig aber unscharf „Segeln für Erwachsene“. Es war vor der Epoche der Abkürzungen, sonst wäre „SLE“ daraus geworden, aber jetzt ist das geklärt.

Diese erwachsenen Lehrlinge trafen sich im Herbst 2010 zum ersten Grundlehrgang: Leute mit altem B-Schein mit alten Kenntnissen oder



Erwachsenenenausbildung an der Alster: Die Lehrlinge takeln die beiden C 55 auf. ...



... und der Lehrer sieht zu: Von links: Trainer „Holly“ Six, Michel Evensen, im Boot Jochen Plambeck

Fotos: Mark Anton Wilke 27

- 1 <http://www.svaoe.de/angebote/kurse/segeln-fuer-erwachsene.html> - Aufruf am 25. September 2013
- 2 [http://de.wikipedia.org/wiki/C55_\(Bootsklasse\)](http://de.wikipedia.org/wiki/C55_(Bootsklasse)) - Aufruf am 25. September 2013

frischem SBF-See-Schein ganz ohne Segelerfahrung (ja, das geht!), etliche Teilnehmende mit bloßem Wollen und Wünschen und auch solche mit einigen Jahren touristischer Kiel-yachterfahrung. Um vorzugreifen: Aus diesen Bekanntschaften sind Freundschaften geworden. Drei haben mittlerweile eigene, kleine trailerbare Boote. Sie und andere haben Führerscheine, Funkschein, Pyroschein oder ISAF-Schein gemacht. Und waren mehrmals zusammen auf Ausbildungstörns, meistens auf der „TAMAM“ unter Peter Zösch oder Gerrit Rampendahl, aber auch auf einer gecharterten Yacht unter Dr. Lutz von Meyerinck.

Im April 2011 ging es auf die Alster auf die zwei Jollen vom Typ „C 55“. Seitdem begleiten auf der Alster Michael Raschdorf und Volker „Holly“ Six, unterstützt durch Jonas Lyssewski, Ralf Preuß, Lars Raschdorf, und Mark-Anton Wilke, dieses Vorhaben. Dieser Beitrag ist zugleich ein kleiner Ausdruck des großen Dankes an diese Trainer und die Ausbilder im theoretischen Grundlehrgang, die ehrenamtlich und mit großem Können in diesen drei Jahren gearbeitet haben. Dahinter steht sehr großes Engagement, heraus kommen ein paar Zahlen im Jahresbericht des Obmanns. Und segelnde Erwachsene.

In dieser Segelsaison 2013 waren 19 Teilnehmende beim Erwachsenensegeln auf der Alster. Eine bis dahin nicht erreichte Zahl. Um möglichst alle unterzubringen, wurde das traditionelle Donnerstagstraining um den Montagabend erweitert. Manche kommen zum Probetraining, schnuppern wie geplant. Die Gesichter wechseln, viele, nein, die meisten bleiben. Bootsbesetzungen finden sich, integrieren die ganz Neuen. Andere kaufen ein Boot und segeln weiter auf der Alster. Wieder andere lernen schneller und gehen in die Mittwochgruppe. Manche erscheinen nach einem Jahr wieder, machen, wenn sich Beruf, Fa-

milie und das Training besser vereinbaren lassen, weiter. Oder stellen fest, dass auf einer Kielyacht trockener segeln ist – solange es nicht regnet. Im Herbst 2012 waren Holly und Mark zeitweilig mit zwei Teilnehmern gefahren, im Moment sieht es aus, als ob bedeutend mehr im nächsten Sommer da sein werden. War ja auch ein ausgesprochen schöner Sommer auf der Alster.

Michael Evensen

Tierpark oder Fahrwasser?

Ist an der Haseldorfer Binnenelbe Frieden eingekehrt?

Aufgestellte Kameras, Überwachung rund um die Uhr, und keiner wusste Bescheid: Die Maßnahmen hatten jedenfalls für Unruhe unter den Sportschippern, die die Haseldorfer Binnenelbe regelmäßig befahren, sowie den Liegern des Haseldorfer Hafens gesorgt. Jetzt liegen die Ergebnisse einer von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in Auftrag gegebenen Studie über die Auswirkungen des Sportbootverkehrs auf die Natur vor.

Das Fazit von Volker Hauschildt, dem Vorsitzenden des Wassersport-Clubs Haseldorf, der seinen Sitz im Naturschutzgebiet an der Binnenelbe hat und der Schlimmeres befürchtet hatte, fällt überraschend positiv aus. Aus seiner Sicht haben die in den Jahren 2011 und 2012 erfassten Daten und Erhebungen, die jetzt auf 119 Seiten zusammengefasst worden sind, im Kern ergeben, „dass sich der Motorbootsport und die Vogelwelt vertragen“. Seine Angst, dass die Skipper aus dem Tierparadies vertrieben werden könnten, hat sich gelegt. Völlig weg ist sie dennoch nicht. Das liegt vor allem an den Erfahrungen aus der Vergangenheit. Hauschildt erinnert sich an die

Zeiten, bevor das etwa 2160 Hektar große Gebiet 1984 unter Naturschutz gestellt wurde: „Als Kind konnte ich hier überall noch spielen. Man hat uns einen Großteil der Natur genommen, und es sah so aus, als wenn man das schon wieder plant.“

Das Problem: Neben den Vereinsmitgliedern, die von und zu den 103 Liegeplätzen im Haseldorfer Hafen müssen, fahren und ankern auch zahlreiche in Hamburg beheimateten Sportboote mitten in dem europäischen Vogelschutzgebiet zwischen Dwarssloch und Pinnaumündung. Je schneller und lauter das Boot dabei ist, desto mehr verstört und vertreibt es die hiesigen Tiere, wie die Studie anhand zahlreicher Beispiele und mittels der Kameras aufgenommenen Bilder untermauert. Besonders lärmempfindlich reagierten Kormorane, Krickenten, Blessgänse und Schnatterenten. Zudem werden auch zuneh-

mend Seehunde beobachtet. Auch sie nehmen Reißaus, wenn sich etwas zu sehr nähert.

Die Ökologen schränken am Ende die Verträglichkeit von Motorbootsport und Naturschutz auch wieder ein. Aus den Ergebnissen der Untersuchung sowie der aktuellen Nutzungsintensität lässt sich zwar derzeit kein umweltrechtlich begründeter Handlungsbedarf ableiten. Aber die befürchtete Zunahme schneller Wasserfahrzeuge könnte diese Beurteilung ändern. So empfehlen die Experten, durch Sperrungen der kleineren Nebenarme und Geschwindigkeitslimits die Störungen der Tierwelt zu reduzieren. Jet-Ski sollten ganz verboten werden.

90.000 Euro hat die Studie inklusive Aufstellen der Kameras sowie einer Analyse der Lärmbeeinträchtigung des Lebensraums der Tiere anhand von Fitness-Parametern gekostet. Das

<p>DIREKT AM HAMBURGER YACHTHAFEN!</p>  <p>YACHTPROFI.DE</p> <p>Gute Teile, guter Service.</p> <p>Ausrüstung von A-Z • Farben • Drahtverarbeitung Beschlüge • 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>	

Ergebnis hat Hauschildt nicht überrascht. „Viele Erkenntnisse der Studie hätte ich so vorhersagen können“, ärgert er sich über das dafür verwendete Geld. Warum überhaupt eine Studie nötig war und warum es dann gerade das Gebiet an der Elbe traf, fragen sich auch die regelmäßigen Nutzer der Binnelbe. Laut Claudia Thoma, Sprecherin der Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt, handelt es sich in diesem Fall um ein besonders wertvolles Gebiet mit besonders hohem Schutzstatus. Gleichzeitig wird das Gebiet von Freizeitbooten frequentiert. Mögliche Beeinträchtigungen der Tiere mussten untersucht werden.

Schlussbemerkung: Ich fahre fast an jedem Wochenende unter Segel oder langsamer Fahrt mit Motor durch dieses letzte natürliche Refugium an der Unterelbe und ankere oft dort. Insofern sind Haseldorfer Binnelbe und Dwarlsloch auch ein wertvolles Zielgebiet, an deren Erhaltung und Befahrbarkeit wir alle ein Interesse haben sollten.

Quelle: Hamburger Abendblatt vom 08.10.13, Pressemitteilung des Hamburger Segler-Verbandes, Martin Borkmann, geringfügig gekürzt von Jürgen Schaper. Der vollständige Text ist unter presse@hamburger-segler-verband.de abrufbar.

Eckernförde 35 Jahre

Anmeldung nicht vergessen!

Man mag es kaum glauben, aber jeder kann es nachrechnen: Im Frühjahr 1978 ging, nach erstmaliger Pacht vom Segel Club-Eckernförde, unser Ostseestützpunkt in Betrieb. 35 Jahre mögen zwar kein richtiges Jubiläum sein, die verflossenen dreieinhalb Jahrzehnte haben aber die Richtigkeit der damals getroffenen Entscheidung voll unter Beweis gestellt. Auch die Regelung, keine Dauerverträge mit den Liegern

abzuschließen, sondern die Plätze jährlich für die Saison neu zu vergeben war richtig. Wenn auch einige dort dennoch schon länger liegen, spricht das für die Qualität des Liegeplatzes. Dennoch hat sich die Möglichkeit des jährlichen Wechsels bewährt, bietet sie doch immer wieder anderen Mitgliedern die Gelegenheit, dort für ein oder mehrere Jahre Ostseeluft zu schnuppern. Interessenten werden deshalb daran erinnert, dass zu Jahresbeginn stets eine Anmeldung erforderlich ist.

Matthias Mathies danken wir dafür, dass er ab Jahresbeginn das Amt des Obmanns für die Anlage übernehmen wird. Dem ausscheidenden Obmann Jan-Michael Otto danken wir für seinen Einsatz. Wir freuen uns darüber, dass er seinem Nachfolger weiterhin beratend zur Seite stehen wird.

Wir sind auch sehr dankbar für das Engagement der Lieger, die die Anlage in Betrieb halten, Reparatur- und Verbesserungsarbeiten auszuführen und die Bojen im Herbst aufzunehmen und im Frühjahr wieder auszubringen. Ohne diesen Arbeitseinsatz wäre es dem Vorstand der SVAOe nicht möglich gewesen, das Liegegeld seit der Einführung des EURO vor 13 Jahren unverändert zu lassen. Jedoch, in Anbetracht der Erhöhung der Land- und Wasserpacht, muss das Liegegeld nunmehr leider geringfügig erhöht werden. Die Gebühren für Land- und Gastlieger bleiben unverändert!

Jahreslieger:

Yachten bis 8 m	€ 370,-
Yachten bis 9 m	€ 430,-
Yachten bis 10 m	€ 490,-
Yachten bis 11 m	€ 560,-
Yachten bis 12 m	€ 620,-
Yachten über 12 m	€ 680,-



Das Eckernförder Arbeitskommando sticht in See.

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

Gastlieger:

Bis 10 m Schiffslänge am Steg € 8,-, an der Tonne € 6,-, über 10 m am Steg € 10,- und an der Tonne € 8,- pro Nacht. SVAOe-Kurzlieger, eine Übernachtung, liegen kostenfrei. Umsatzsteuer wird hier nicht fällig. Wer Fragen zu der Anlage hat, möge sich an die SVAOe-Geschäftsstelle

(040/881 14 40) wenden oder direkt an den Obmann Matthias Matthies, Tingleffstr. 5, 24768 Rendsburg, Telefon: 04331/434330, mobil: 0160/2711577. E-Mail: sally@strugo.de. wenden. Da er möglicherweise spezielle Anfragen noch nicht beantworten kann, hier noch einmal die Tel. Nr. von Jan-Michael Otto: 0170/202 77 60.

Der Vorstand

Ein seltener Gast im Bojenfeld

Seehund suchte sicheren Liegeplatz in Eckernförde

Ob er (oder sie?) auf der Suche nach Futter war oder nach einem sicheren Plätzchen zum Ausruhen Ausschau hielt, wissen wir nicht. Jedenfalls machte der seltene Gast plötzlich in unserem Bojenfeld fest. Wählerisch betrachtete der junge Seehund zunächst die roten Tonnen,



Ob ich hier schlafen könnte?



Gibt's hier nix zu essen?

Fotos: D. Pannwitz

entschied sich dann aber für einen Liegeplatz an einer freien weißen Tonne, wo er vorübergehend festmachte und das Geschehen auf dem Clubgelände aufmerksam betrachtete. Als er müde war, pennte er in einer schnell fabrizierten schwimmenden Kiste.

Er (oder sie) musste eine lange Reise durch Skagerrak, Kattegat und einen der Belte hinter sich haben, denn eigentlich ist der Schwimmer aus der Familie der Phocinae – wie unsere Segler – eher an der unteren Elbe beheimatet, wo er neugierig schon mal bis in den Hambur-

ger Hafen vordringt. In die Förde kommen in dieser Jahreszeit die Makrelenschwärme, und die werden unser Leckermaul von der Nordsee mitgeschnackt – ernährt – haben.

Wenn wir ihm auch ein vorübergehendes Asyl als Gastlieger anbieten konnten, die Verpflegungsfrage konnte leider nicht gelöst werden. Denn wie sagte der bekannte Eckernförder Fischer Marquardt schon vor Jahren bedauernd: „Fisch? Sowaat gifft dat nich mehr. Fisch gifft dat blots noch in’n Fischgeschäft.“ Doch dahin wollte die Robbe denn doch nicht, zumal gerade alle SVAOe-Fahrräder, vermutlich zum Makrelen Einkaufen, unterwegs waren. Vielleicht waren die Makrelen in der Förde auch gerade alle weggeangelt. Und bis neue vorhanden waren, wollte der Gast wohl nicht warten.

JCS

Wer’s nicht glaubt: Dietmar Pannwitz drückte schnell auf den Auslöser und schoss die Fotos

*Singe, wem Gesang gegeben
Ludwig Uhland (1787 – 1862)*

Singen oder nicht?

Eine „Vereinskultur“ von vorgestern?

„Da gehe ich nicht hin. Ich mag nicht singen, nicht mal in der Kirche“. Diese Meinung hält manchen von der Teilnahme an den unterhaltsamen Abenden im Clubhaus fern. Sie bleiben lieber zu Hause, krallen sich ein Bier oder einen Wein, werfen das Puschenkino an, falls es nicht schon seit frühem Morgenstunden ununterbrochen läuft, oder hören sich aus dem Beschallungsteil das Gelärme an, was Rundfunk oder Fernsehen auf den meisten Kanälen unter Musik verstehen. Nun, über Geschmack lässt sich bekanntlich nicht streiten.

Hält Singen gesund?

Prof. Gunter Kreutz, Musikwissenschaftler von der Universität Oldenburg: Singen, vor allem in einer Gemeinschaft wie einem Chor, bringt viele Vorteile. Zum einen ist es eine Therapie gegen Depressionen; man fühlt sich psychisch besser. Stress nimmt ab, Entspannung und Freude nehmen zu. Durch die positivere Einstellung verbessert sich die Lebensqualität. Zum anderen zeigen Experimente, dass beim Singen mehr Immunstoffe in den Atemwegen ausgeschüttet werden. Diese Stoffe regen das Abwehrsystem unseres Körpers an und schützen uns dadurch besser vor Erkältungen. Die spezielle Atmung beim Singen hat außerdem eine physische Komponente: Die Muskulatur rund um die Lunge wird gestärkt. (hspcj)

ONLINE

Alle Guten Fragen zum Nachlesen:
www.abendblatt.de/gute-frage

Nach der „Inbetriebnahme“ unseres Clubhauses vor mehr als einem Jahrzehnt wurde auch eine Gruppe von Mitgliedern (wieder?) aktiv, die sich in einer überwiegend auf die Jugend – im weitesten Sinne – ausgerichteten Vereinsarbeit ein bisschen unterrepräsentiert fühlte. Sie nennen sich die „Altjunioren“, da sie schon als junge Leute in der SVAOe segelten, feierten und – manchmal nur weitläufig – miteinander befreundet oder bekannt waren.

Bevor der Run auf die begehrten Termine in den schönen Räumen des Clubhauses begann, besorgten sich die flinken Oldies den ersten Dienstag der Wintermonate für ihre Zusammenkünfte. Da sie dabei nicht unter sich und ohne Nach- oder Zuwachs bleiben wollten, waren die Abende von vornherein „vereinsoffene“.

Also Abende für jedermann und jederfrau, der/ die sich alters oder mentalitätsmäßig irgendwie zugehörig fühlte.

Da sie sich auf geheimnisvolle Weise allmählich vermehren, sind sie inzwischen zu einem wichtigen Zweig des Vereinslebens und sozusagen ein Standbein des Clublebens geworden.

Aber singen? Das tat man in der Schule, während des Krieges beim Jungvolk und beim Konfirmandenunterricht. Zugegeben meist nicht schön, meist nicht gern, aber immer laut. Gesungen wurde auch im noch fernsehlosen Zeitalter an Land oder an Bord von Jollen, Yachten und Jugendkuttern, kurzum auf jeglichen Zusammenkünften von Alt und Jung. Singen, das taten schon die Segelschiffsmatrosen. Hans Albers und Addi Timm sangen. In der frühen SVAOe gab es sogar von Mitgliedern eigens getextete und komponierte Segellieder! Gesungen wurde eigentlich immer, aber wohl auch immer weniger.

Der Drang, gemeinsam den Mund aufzureißen und Shantys zu intonieren kam irgendwann abhanden. In immer weniger Segelvereinen strapazieren Sangesfreunde noch Maul und Kehle, um sich und ihre Umgebung an dieser Spezies von Beschallung zu erfreuen. Kein guter Ton? Wer erstklassigen Gesang hören will, muss sich schon bei der Staatsoper einloggen, auf die Elbphilharmonie warten oder unseren Vorsitzenden Andreas in der Kirche besuchen.

Die Zweifler sitzen überall. Da fragte doch kürzlich ein Neugieriger beim Hamburger Abendblatt an, ob Singen überhaupt gesund sei. Der Musikwissenschaftler Prof. Gunter Kreutz von der Uni Oldenburg gab ihm und allen anderen Lesern die nebenstehend abgedruckte Antwort.

So isses. Also kommt in die Vereinsabende und singt zum Schluss ein bisschen mit oder brummt nur oder lasst es ganz. Nach Uhland soll ja auch nur „singen, wem Gesang gegeben“. Die ande-



FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

Eine Länge voraus.



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

ren nicht. Die hören sich das Spektakel von der Bar aus an. Wie unser Kommodore und ein paar andere Unverbesserliche. Niemand tut ihnen was, wenn sie nicht mitsingen. Nur sollten sie nicht allzu laut dazwischenquatschen.

Wie stellte doch schon der reisende Dichter Johann Gottfried Seume (1763 – 1810) fest: „Wo man singt, da lass dich ruhig nieder, böse Menschen haben keine Lieder“. Und in der SVAOe kann man sich ruhig niederlassen. Also seht doch mal rein, empfiehlt

Klecks

Wenn die Freude überschäumt

Ein Bootskauf und seine Folgen

Boote kaufen ist meistens ganz einfach, vor allem dann, wenn das Traumschiff noch nicht ‚am Markt‘ ist. Aber verkaufen! Das ist viel schwieriger. Eigentlich wollte ich auch gar nicht darüber reden, aber die „Y“ war schon ein besonderes Schiff, und so lief auch der Verkauf nicht ganz so ab wie sonst üblich. Natürlich auch mit Handschlag und Vertrag, aber die Begleitumstände waren schon außergewöhnlich, verbunden mit Abenteuern und Peinlichkeiten, die sich zwar schnell herumsprachen, aber die man erst nach Jahrzehnten bereit ist preiszugeben. Aber der Reihe nach:

Da liegt nun mein geliebtes Boot, lackglänzend wie ein Frackschuh, ein Blickfang, im Yachthafen am Steg und soll verkauft werden. Das tut richtig weh, auch wenn es sein muss. Reeder will man ja nicht werden. Interessenten kommen und gehen und mit ihnen Hoffnung und Enttäuschung. Ich treffe S. „Was macht der Verkauf? Geht wohl nicht so recht voran! Mein Bruder C. kommt mit

seinen Söhnen A. und M. von der Ostsee nach Hamburg und wollen sich die „S“ ansehen. Soll verkauft werden. Die können ja auch mal einen Blick auf dein Schiff werfen.“ Ein Hoffnungsschimmer? Wohl kaum.

Tag der Besichtigung. Beide Schiffe liegen am selben Steg, nicht weit auseinander. Familie S. verschwindet auf der „S“, einem schmucken weißen Stahlschiff, größer und moderner als die „Y“, und bleiben lange. Aber irgendwann kommen sie, vielleicht aus Höflichkeit, auch zur „Y“. Ich bleibe lieber auf dem Steg und lasse sie allein die Kajüte entern, habe keine Lust, mir kritische Bemerkungen anzuhören. Nach kurzer Zeit tauchen sie wieder auf. Die Sache schien gelaufen, negativ. Aber nein: „Das Schiff gefällt uns. Das kaufen wir!“ Mir blieb die Spucke weg. Preis und Übergabetermin werden vereinbart mit Probesegelein, und anschließend wollen C. und seine Söhne das Boot an ihrer Ostseeplatz überführen.

Der Tag ist da. Ein Wochenende. Trotz Mai, ein Wetter wie im November, Grau in Grau, windig, Sprühregen und kalt. Aber das hält kernige Segler nicht davon ab, bei ruppiger Kreuz ein paar Biere zu lenzen. Die Stimmung ist gut und die neuen Eigner von der nasskalten Segelei begeistert. Zurück am Steg, in der gemütlichen Kajüte im Schein der Petroleumlampe, wird der Kaufvertrag unterschrieben, und Frohnatur C. meint: „Darauf müssen wir ordentlich anstoßen!“ Nach Bier und Sekt, Cointreau und Whisky und Absingen fröhlicher Lieder geht der Abend sehr, sehr spät zu Ende, und ich fahre nach Hause.

Mit dem Auto. Leider. Aber anders kommt man ja in Wedel nicht weg. In dem Bewusstsein, wahrscheinlich ein Glas zu viel getrunken zu haben, will ich Schleichwege nutzen, durch die Schenefelder Feldmark fahren. Aber es soll nicht so weit kommen. Schon in Rissen, am Rande des

Klövensteen, wo es um so viele scharfe Ecken geht und wo so viele Bäume stehen, die im Mai blühen und die Straßen so schmierig machen, parken viele Autos am Straßenrand. Genau da passiert es eben! In einer Kurve ist es besonders glatt, und dann steht da auch noch ein Lieferwagen im Weg. Von einer Glaserei mit einem Gerüst an der Seite, voller großer Schaufensterscheiben! Die gehen dann leider alle zu Bruch, als ich da reinschlittere. Unglaublicher Krach! Überall gehen die Lichter an, Fenster werden aufgerissen, Gerufe, Geschrei – und dann kommt die Polizei. „Haben sie getrunken?“ „Eigentlich nicht, vielleicht ein bisschen.“ Na ja, was soll man auf diese Frage auch antworten. Pusten, Fahrt im Peterwagen, Blutprobe, Gerichtsverhandlung. Führerschein weg – aber nur kurz. Damals ist alles noch moderat, und ich habe Glück! Einer der Polizisten hatte sich kräftig auf den Hintern gesetzt, als er aus dem Blaulichtfahrzeug ausstieg. Es war wirklich glatt. Das kann ich vor Gericht zu meinen Gunsten verwenden.

Und die neuen Eigner? Die sind bei frischem Wind die Elbe runter. Der Kopf will nicht so recht klar werden, auch nicht im Kanal, und was tut man gegen Brand und Kälte? Löschen natürlich! Mit Bier und so. C. mehr für das „und so“, frönte seinem Cointreau, und gedachte während er allmählich die Flasche lenzt – hoffentlich – an seine liebe Frau, denn er hatte Hochzeitstag. Aber das alles ist auf die Dauer nicht so bekömmlich. Irgendwann fängt C. an sich nicht mehr so ganz wohl zu fühlen. Er friert. Dagegen hilft nur noch mehr Cointreau. Denkt er. Im Kopf dreht sich alles, das Kanalufer zieht doppelt vorbei, die Schwarzbunten auf den Weiden auch, in der Brust schmerzt es. C. meinte, er müsse sich ein wenig hinlegen und schleppt sich ins Vorschiff. Die Jungs machen sich Sorgen, als er anfängt zu stöhnen „wie eine

Wöchnerin“ (O-Ton Sohn A.) und erst recht, als er nicht mehr stöhnt, leichenblass wird und kaum noch atmet. Schnaps hilft nun auch nicht mehr. Hektisches Telefonieren, Holtenau ist nicht mehr weit, und als die „Y“ in der Schleuse festmacht, stehen schon Krankenwagen und Notarzt bereit. Totaler Kreislaufkollaps. Für C. endet die Reise im Krankenhaus.

Was soll man sagen nach einem solchen Wochenende? Da bleibt nur Daddeldu: „... und die See ging hoch, und der Wind wehte“. Gott sei Dank bekam niemand „eine blutige Nase“.

Aus „Y“ wird nun „G“, aus dem Heimathafen Hamburg wird E. Von dort aus macht die „G.“ noch viele glückliche Reisen bis sie – nach abermaligem Eignerwechsel – wieder in der SVAOe landet oder sagt man richtig wassert? Jetzt als „M“ von Dr. T. H.. Vermutlich weniger feucht. Und mit weißem Rumpf. Dabei braucht sich das schöne Schiff doch gar nicht zu verstecken. Es war ja nicht Schuld an der Sauferei. Oder nur ein bisschen. Zitieren wir nochmals Ringelnatz: ... „Und im übrigen ist ja die ganze Sache verjährt.“

Sollen deshalb Schiffskäufe künftig nur noch mit Tomatensaft „begossen“ werden?

KM

Beilagenhinweis

Bitte beachten Sie folgende Beilagen in dieser Ausgabe:

SVAOe: Einladung Eisbein/Entenessen

Termine 1. Halbjahr 2014

Einladung Film-Matinee

Zu unserem Umschlagbild:

Seglers Weihnachtsmann kommt per Boot – Dank an Hinnerk Bodendieck

Unsere Altvorderen hätten gesagt: „Man solle keine Eulen nach Athen tragen“, heute könnte man das alte Sprichwort gegenwartsbezogen abwandeln in: „Man solle keine Euros nach Griechenland überweisen“. Also für den, der die erste Fassung nicht (mehr) kennt, im weitesten Sinne: nichts Überflüssiges tun. Unsere Nachrichten betreffend könnte das bedeuten, nicht abermals den Gestalter der Umschlagseite zu unserer Weihnachtsausgabe, den Maler Hinnerk Bodendieck, vorzustellen. Schließlich hatten wir ihn erst in der Ausgabe Nr. 4/2013, für deren Umschlagseite er aus Anlass des 125-jährigen Jubiläums unserer Modellabteilung die wunderschöne Titelfigur einer „Altonia“ am Strand von Oevelgönne schuf, lobend erwähnt.

Zudem haben schon oft in unseren Nachrichten Illustrationen aus seiner Feder oder seinem Pinsel von Booten, vom Segeln und dem Leben an Bord für Freude gesorgt. Eine ausführliche Vita dieses sympathischen Künstlers haben wir in Nr. 1/2012 gebracht, die wir hier deshalb nicht wiederholen. Doch neuerlicher Dank ist fällig. Bleibt er aus, so könnte Hinnerk zu Recht „verschnupft“ sein und seinem Segelverein, hier vertreten durch mich, Undank vorwerfen.

Die Idee zu dieser Umschlagseite kam mir, wie so vieles, spontan auf der Suche nach einem geeigneten Motiv. Das von Michael Kurtz an einem schönen Sommertag in Saint Tropez aufgenommene Foto zeigt Hinnerks Gig „Kronprinzessin Ute“. Es ist schon ein paar Jahre alt. Als Weihnachtsmann verkleidet hatte sich damals trotz herrschender Hitze Fiete Girardet fröhlich schwitzend hergegeben. Mein Beitrag ist gering: Ich hatte das Bild seinerzeit archiviert und mit

einem Abdruck in unseren Nachrichten „gelieb-äugelt“. Nun geriet es mir bei der Suche nach einem geeigneten Motiv erneut ins Blickfeld. Hinnerk, von mir wegen einer Veröffentlichung gefragt, war angetan und schickte gleich zwei weitere Vorlagen, die nur wegen ihres Hochformats leider nicht in die engere Wahl kamen.

So viel zum Motiv. Zu Hinnerk selbst gäbe es viel zu sagen. Ich sage nur herzlichen Dank dafür, dass er uns (mir?) wie immer aus der Patsche geholfen hat. Da sich in der Sache nichts geändert hat, zitiere ich mich mal selbst: „Wir danken Hinnerk, dass er sofort bereit war, mal wieder etwas für seine SVAOe zu tun. Er ist eben doch ein Pfundskerl, das muss hier einmal deutlich gesagt werden!“ (Zu lesen in den SVAOe-Nachrichten Nr. 4/13)

Wer mehr von und über ihn wissen will, der informiere sich unter www.atelier-Bodendieck.de oder in seinem Atelier Beerenweg 1 F in Bahrenfeld, Tel. 0173/619 41 99, E-Mail: post@atelier-bodendieck.de. (Schließlich lebt Hinnerk nicht vom Dankeschön sagen, sondern dem Verkauf guter Bilder. Und bald ist Weihnachten!)

Jürgen Schaper

Was?

Schon wieder Weihnachten?

Seht doch mal ins Vereinschapp

Weihnachten ist nicht mehr fern. Und wir haben noch an sooo viel zu denken und noch mehr zu erledigen! Und nun soll ich mir auch noch einen neuen Ständer kaufen. Oder was anderes, vollkommen Unnützes. Aber zum Verschenken braucht man immer etwas. Damit nun nicht alle mit einem Ständer antanzen, gibt es in der SVAOe-Geschäftsstelle eine ganze Palette von verschenkbaren Kleinigkeiten. Denken sie also

Großer Gartenstander	€ 48,00
Kleiner Gartenstander	€ 38,00
Schmalere 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*)	€ 35,00
Goldene Anstecknadel*)	€ 40,00
Herren-Oberhemden weiß o. blau mit Ständer	€ 27,00
Damen-Hemden weiß oder blau mit Ständer	€ 24,00
Krawatten Seide	€ 18,00
Herren Polo Shirt**)	€ 25,00
Damen Polo Shirt**)	€ 25,00
Kinder Polo Shirt**)	€ 16,00
Herren Sweat Shirt**)	€ 20,00
Herren Polo Sweater**)	€ 28,00
Rugby Shirt**)	€ 25,00
Herren Fleece Jacke**)	€ 30,00
Body Warmer (Weste) **)	€ 25,00
Jacken bestickt (Damen + Herren) ab Segel Cap**)	€ 55,00
	€ 8,00
Rundes Stickabzeichen weiß/schwarz	€ 5,00
Fleece Schal	€ 5,00

*) Nur für Berechtigte

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

an die vielen kleinen Dinge, mit denen sie sich und anderen eine Freude machen können. Die Geschäftsstelle hält wie immer etwas Geeignetes 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. Nachschub holt sie aus dem Schrank. Wir bitten um Verständnis, dass bei Zusendung per Post das Porto berechnet werden muss.

Ihre Geschäftsstelle

Vor 100 Jahren Die SVAOe im Altonaer Adressbuch 1913

Das folgende Zitat entstammt einem Adressbuch aus dem Archiv Henry Krey (†), Neumühlen:

„Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne e. V.

Gegründet am 5. April 1905, gehört zum deutschen Segler-Bund. *)

Mitgliederbestand Juli 1912: ca. 260, Angabe der Fahrzeuge: 27 Kutter, 16 Elbboote, 8 Alsterboote.

Der Vorstand per 1912 besteht aus dem 1. Vorsitzenden: Herrn W. Erbrecht, Ottensen, Arnoldstr. 58, 2. Vorsitzenden: W. Burmester, 1. Schriftführer: Hans Lübcke, 2. Schriftführer: Hans Hofeldt, 1. Kassenführer: W. Garbers, 2. Kassenführer: W. Bünger, den beiden Beisitzern Alb. Heinze und H. Jungblut, dem Takelmeister C. Flasshoff. Dem Segelausschuß gehören an: Die Herren W. Erbrecht, W. Burmester, Alb. Heinze, H. Jungblut, C. W. Stahl, C. Dänewald, K. von Broock, Johs. Janssen und Hans Wolff.

Die Vereinigung bezweckt Pflege des Wett- und Tourensegelns, indem sie jährlich drei Elbregatten veranstaltet und Preise aussetzt für gelungene Tourenbeschreibungen. Die Saison wird eröffnet durch das Ansegeln, dem sich

zwei Picknickfahrten, eine Pfingstwettfahrt nach Cuxhaven, eine Fuchsjagd für Boote, sowie als Abschluß ein Absegeln anschließen. Ein großer Teil der Yachten und Boote veranstaltet außerdem längere Ferienfahrten in der Ostsee sowie das Unterelbegebiet.

Die besonderen Verhältnisse der Unterelbe haben zur Konstruktion eines speziellen Elbboottyps Veranlassung gegeben. Die Vereinigung hat ferner für ihre Fahrzeuge ein eigenes Meßverfahren eingeführt.

Im Winterhalbjahr werden die Mitglieder zweimal im Monat durch belehrende Vorträge, teils über Nautik, Ausweichbestimmungen, teils über Wind- und Wetterkunde, Bootskonstruktionen, Meßverfahren versammelt. Außerdem veranstaltet die S. V. A. Oe. Am 1. Sonnabend im Februar einen Ball.

Das Vereinslokal befindet sich im Restaurant „Zur Erholung“, Johs. Eck, Oevelgönne 6. Die Versammlungen werden am 1. Freitag jeden Monats im „Neumühlener Fährhaus“ abgehalten. Beitrag vierteljährlich 3 M (für Junioren-Mitglieder unter 10 Jahren 1,50 M). Eintrittsgeld 10 M, für Junioren 5 M. Im Vereinslokal sind Aufnahmeformulare erhältlich, außerdem sind an jedem Sonnabend dortselbst Mitglieder des Aufnahmeausschusses anwesend.“

*) Die SVAOe trat 1932 dem Deutschen Segler-Verband bei.

Büchertipps, nicht nur zu Weihnachten

Der Atlantik, ein Tummelplatz für Segler?

Vielleicht übertrieben, aber nahe dran. Wurden noch vor Jahren die ersten Segler, die den Atlantik überquerten, nahezu als Helden gefeiert, so segeln heute moderne Yachten – zum Teil in Geschwadern – über den klein gewordenen „großen Teich“. Mit der Zunahme des Hochseesegelns ging auch eine entsprechende Entwicklung der benötigten nautischen Fachliteratur einher. Machten Segler, die eine derartige Reise vorbereiteten, noch vor wenigen Jahrzehnten Jagd auf die letzten Exemplare des Atlantikhandbuchs der Deutschen Seewarte von 1910, so gibt es heute eine Vielzahl von Handbüchern. Dies von der britischen RCC Pilotage Foundation in englischer Sprache bereits in mehreren Auflagen herausgegebene Handbuch ist nun erstmals auch in Deutsch erhältlich. Das renommierte Standardwerk enthält alle notwendigen Angaben zur Vorbereitung und Durchführung eines Blauwassertörns. Ein besonderer Schwerpunkt ist dabei auf die Routenplanung gelegt. Wind- und Stromkarten ergänzen die detaillierten Angaben zu Ausrüstung und Navigation. Das Buch lässt kaum Wünsche offen und sollte bei einer Fahrt über dem Atlantik im Navigationsschapp an Bord nicht fehlen.

Jane Russel/RCC Pilotage Foundation (Hrsg.) – Handbuch für den atlantischen Ozean, 304 Seiten, 201 Farbfotos, 95 farb. Abb. und Karten, Edition Maritim, Hamburg, € 58,-

„Wo es warm ist, kann jeder segeln“

An diesen Ausspruch des Admirals a. D. Harro Rösing in einer Jahrzehnte zurückliegenden Sitzung des Prüfungsausschusses für Fahrtensegeln erinnerte ich mich beim Aufschlagen des



neuesten Buches des Autors Arved Fuchs, der sich mit seinem Haikutter „DagmarAaen“ wieder in arktische Gewässer gewagt hat. Wenn ich die Fotos von Eisbergen oder die Mannschaft beim Schippen der dicken Schneedecke an Bord des eingefrorenen Schiffes sehe und dazu seine Worte lese: „Es ist dunkel und kalt, eisiger Wind weht, manchmal peitschen dichte Schneeschauer auf das Wasser...der Nordatlantik ist kein gemütliches Segelrevier, besonders im Winter nördlich des Polarkreises“ überfallen mich als Leser in der warmen Stube kalte Schauer. Die Texte und wunderbare teils großformatige Fotos sorgen für perfekte Eindrücke von dieser Fahrt und den Leuten an Bord. Die kleinen Texteschübe aus den Roman „Die Lofotfischer“ von Pierre Loti (1921) erhöhen die atmosphärische Dichte dieses Bild/Textbandes. Wer das Ungewöhnliche liebt,

kommt um diese Ballung von Schönheit und Dramatik gar nicht herum.

Arved Fuchs/Peter Sandmeyer, Harald Schmitt, Polarlicht in den Segeln – Eine Winterreise zu den Lofoten. 144 Seiten, 152 Farbfotos, 3 S/W-Abb., 2 Karten, Fotos, Delius Klasing Verlag, Bielefeld, € 24,90

Der Wunsch nach Sicherheit

Der Wunsch der Menschheit – vor allem der segelnden – nach absoluter Sicherheit wird aller Versuche zum Trotz wohl ewig ein Traum bleiben. Solange der Mensch den Drang hat, den Herausforderungen der See freiwillig entgegenzutreten, wird er eine Restgefahr, die es zu erkennen und beim Eintreten zu überwinden gilt, in Kauf nehmen müssen. Ohne dieses Restrisiko von Unfällen und Verletzungen, seien wir ehrlich, wäre Segeln auch total unattraktiv und langweilig. Was

Beste Fernsicht auf See und an Land

Mit unseren attraktiven Angeboten in der Weihnachtszeit macht Ihre Törnplanung doppelt Spaß!



im Set:
»Steiner Navigator« +
»Safari Ultra Sharp«
€ 439,-
~~€ 528,-~~

Chart agent
since
1920

KURSPLANUNG MIT WEITBLICK!

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

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

bleibt, sind die jahrhundertealten Vorstellungen und Empfehlungen, dieses Restrisiko möglichst gering zu halten. Die Versuche der Staaten und Ausbildungsstätten, mit dem Wandel der Erkenntnisse und Möglichkeiten Schritt zu halten und internationales und nationales Recht der Entwicklung anzupassen, bleiben für sich allein gesehen vergeblich, wenn der Wassersportler nicht selbst auf seine Sicherheit auf See achtet, entsprechende Kenntnisse erwirbt und Vorsorge betreibt. Hierbei ist dieses neue Buch eine wertvolle Hilfe.

Keith Colwell, Sicherheit auf See – im Notfall richtig reagieren, 160 Seiten, 267 farbige Abbildungen, Delius Klasing Verlag, Bielefeld, € 24,90

„Hausboote“ – ungewöhnlich wohnlich

Der Traum vom Wohnen auf dem Wasser fasziniert zunehmend mehr Menschen. Maritime Stadtquartiere entstehen neu, Konstrukteure von Hausbooten greifen den Trend auf. Über die aktuellsten Entwicklungen rund um Typen, Technik und Konstruktionen informiert diese ungewöhnliche Publikation. Neben einer systematischen Einführung ins Wohnen auf dem Wasser findet sich hier ein anschaulicher Besuch auf ausgesuchten Hausbooten. Auch über rechtliche Aspekte, wie z. B. Eintragungen ins

Schiffsregister, Wohnsitz-Anmeldungen bis hin zu wichtigen Adressen wird informiert. Gut zu wissen: Hamburg ist das erste Bundesland mit Regelungen zum Bewohnen von Hausbooten.

Udo A. Hafner/Torsten Moench: Hausboote – Leben auf dem Wasser. Typen, Technik, Konstruktionen, 144 Seiten, zahlr. Abb., Delius Klasing Verlag, Bielefeld, € 29,90

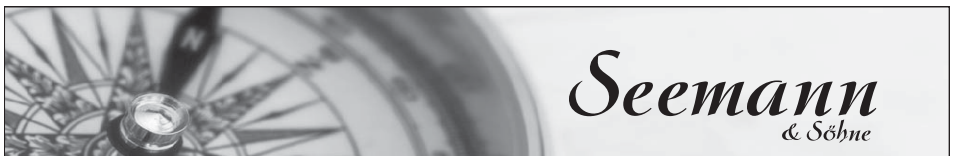


Zu guter Letzt

Das Schöne am Winter ist,
dass er zu kalt ist,
um all die Arbeiten am Schiff nachzuholen,
die man im Sommer liegen ließ,
weil es zu heiß war.

Heinrich Haase

*(geklaubt aus den Mitteilungen des
Flensburger
Segel-Clubs von November 2013)*



Seemann
& Söhne

Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG

www.seemannsoehne.de

Schenefeld

Dannenkamp 20
22869 Schenefeld
Tel.: 8660610

Blankenese

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.