



SVAOe NACHRICHTEN

1-2014 JANUAR / FEBRUAR



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

92. Jahrgang

Januar / Februar 2014

Nr. 1

Wir wünschen schon jetzt eine schöne Segelsaison 2014



Abendstimmung in Femø (Foto: Ulrich Körner)

In dieser Ausgabe

Wachwechsel	2
Geburtstagsglückwünsche	3
Neuaufnahmen	4
Nachruf Dr. Becker	4
SVAOe Rallye 2015	4
Einladung zur Jahreshauptversammlung	5
50 Jahre sollten genügen	6
Rollo Gebhard zum Gedenken	7
Bestandene Führerscheinprüfungen	9
Wenn mein Clubhaus in Not ist...	10
Absegeln 2013	10
Herbstarbeiten in Eckernförde	12
Tannenbaum-Optiregatta	12
Tannenbaum-Modellbootregatta	14
Wachwechsel in der Nordseewoche	16
Seglertag, was ist das eigentlich?	16
Facebook – Fluch oder Segen?	18
Ein Gruß aus Bremen	19
Aus dem Logbuch der „Luv“	20
Mehr Sicherheit durch AIS	24
Kap Hoorn liegt an der Schwanenwik	24
Rückwärts einparken?	28
Für Bücherschapp und Kartentisch	30
Zu guter Letzt	32
Impressum	32

Umschlagillustration:
„Am Alsterufer“, Norbert Suxdorf

Beilagenhinweis:
Einladung zur Jahreshauptversammlung
Einladung Gründungsfest

Wachwechsel

Wir starten jetzt in den 92. Jahrgang dieser Nachrichten. In diesem Jahr wird geschehen, was er in der Vergangenheit gelegentlich angekündigt hat: Jürgen Schaper, der Macher dieses Heftes, wird seine Arbeit als Leiter der Redaktion niederlegen.

Seit nahezu 50 Jahren sorgt er dafür, dass „seine“ SVAOe-Nachrichten immer pünktlich erscheinen. Das bedeutet: ständige Lektüre der Segel-Presse, der Veröffentlichungen anderer Clubs



und das auf dem Laufenden Bleiben in allen Themen rund um den Yachtsport. In seiner Hand liegt alles: vom Editorial bis zur Rubrik „Zu guter Letzt“. Und wenn einmal Artikel fehlen, so schreibt er sie eben selbst.

Das Ergebnis waren immer lesenswerte Hefte mit Beiträgen mal ernst, mal heiter, immer aber substantiell. Ein Club-Magazin, das überall gern gelesen wird, wie wir immer wieder erfahren; in anderen Clubs, den Verbänden und natürlich bei den SVAOe-Mitgliedern im In- und Ausland.

Nun möchte er also sein Kind, das Nachrichtenblatt, in andere Hände geben. Sei es dem Alter geschuldet – er ist gerade 80 Jahre alt geworden – oder dass er einfach nur den Druck des „Fertig-werden-müssens“ loswerden möchte. Wir jedenfalls müssen diesen Wunsch akzeptieren.

Eins aber können wir Ihnen, liebe SVAOe-Leser zusichern: Wir werden alles tun, um das Heft in seinem Sinne fortzuführen, das Niveau der Nachrichten zu halten, und wir wären sehr stolz, wenn Sie den Übergang von der Schaper-Ära in die künftige überhaupt gar nicht wahrnehmen. Damit das gelingt, benötigen wir die Hilfe unserer Mitglieder. Unterstützen Sie uns, indem Sie Reiseberichte und Ihre Erlebnisse aus dem Segelalltag senden, am besten mit illustrierenden Fotos.

Stellen Sie sich gerne auch als Mitglied der Redaktion zur Verfügung. Dabei sind Sie nicht allein: Die Bearbeiter und Redakteure unseres Internet-Auftrittes arbeiten eng mit der Redaktion der Nachrichten zusammen.

Wenn Sie Lust dazu haben, sprechen Sie mich gern an. Wir freuen uns auf Sie!

Ihnen allen aber, die sie mit dem Segelsport und der SVAOe verbunden sind, wünsche ich eine glückliche Segelsaison.

Andreas Völker, Vorsitzender

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.

02.03. Markus Langhof	30 Jahre
03.03. Gordon Jacob Boehlich	20 Jahre
05.03. Simon Giese	10 Jahre
06.03. Matthias Lüning	55 Jahre
08.03. Sven Becker	40 Jahre
11.03. Jan Pickenpack	75 Jahre
12.03. Peter Wannack	75 Jahre
13.03. Eggert Schütt	60 Jahre
15.03. Volker Cordes	75 Jahre
15.03. Dietmar Segner	55 Jahre
17.03. Klaus-Joachim Jens	60 Jahre
22.03. Jannik Thaßler	20 Jahre
23.03. Helmut Brannaschk	80 Jahre

23.03. Klaus Stichling	80 Jahre
26.03. Rosa Leonie Storbeck	10 Jahre
27.03. Uwe Selter	70 Jahre
28.03. Jens Burmeister	70 Jahre
06.04. Monika Otto	75 Jahre
07.04. Edith Sabban	80 Jahre
09.04. Hilke Düpre	30 Jahre
11.04. Gustav Rittmeyer	60 Jahre
11.04. Siegrun Wallner	50 Jahre
12.04. Volker Six	55 Jahre
12.04. Janne Lene Schütt	20 Jahre
14.04. Gritta Preuß	55 Jahre
14.04. Kersten Weichbrodt	50 Jahre
18.04. Manfred Taschendorf	50 Jahre
20.04. Claus-Burkhart Schmidt	65 Jahre
24.04. Jürgen Oppermann-Theophil	55 Jahre
24.04. Yves Wild	50 Jahre
27.04. Jens Bartels	65 Jahre



Unser langjähriges Mitglied

Dr. Wilhelm-Jürgen Becker

**Träger der Silbernen Ehrennadel
der SVAOe**

ist am 23. Dezember 2013
im Alter von 85 Jahren verstorben.

Kommodore, Vorstand
und Ältestenrat

Nachtrag

In unserer Ausgabe 6/2013 haben wir auf Seite 23 leider einen Fotohinweis vergessen. Das Bild Adje Hauschildt/Torsten Conradi schoss Ariane Schultz.

Beitragsabbuchung

Anfang April werden die gemäß Beschluss der Jahreshauptversammlung vom 25.02.2014 festgesetzten Beiträge der SVAOe von Ihrem Konto abgebucht!



2015 ist wieder Rallye-Jahr

++ Bitte vormerken! ++

Seit 1980 veranstaltet die SVAOe im Abstand von 5 Jahren in der ersten Woche der Hamburger Schulferien eine Rallye in nahen Ostseegewässern.

Bisherige Ziele waren Stubbeköbing, Dragør, Ebeltoft, Klintholm, Bogense, Eckernförde und Brejning mit viel Spaß und begeisterten Teilnehmern.

Termin:
30 KW, ca. 18. bis 26. Juli 2015

Das Rallye-Team

Jahreshauptversammlung der SVAOe

Ein Verein ist wie ein Schiff, das zwar günstigen Wind braucht, aber auf dem nichts von selbst passiert: Sein Kurs muss überlegt und eingehalten werden.

Wir laden die Mitglieder ein zur Hauptversammlung, auf der sie den Kurs des vergangenen Jahres bewerten, den neuen absetzen und durch die anstehenden Wahlen ihre „Schiffsführung“ bestimmen. Gäste sind willkommen. Die Zusammenkunft bietet auch eine gute Gelegenheit, für alle, besonders für diejenigen, die neu zu unserer Gemeinschaft gehören, miteinander zu klönen, andere kennen zu lernen und sich dabei über all das zu informieren, was sie über die SVAOe und ihre Aktivitäten wissen wollten.

**Dienstag, 25. Februar 2014
um 19.00 Uhr!**

im Clubhaus, Neumühlen 21, 22763 Hamburg (Bus 112 bis Lawaetzhaus, Schnellbus bis Hohenzollernring-Süd oder Fähre 62 bis Neumühlen/Oevelgönne). Das Clubhaus ist ab 18.00 zum Klönsnack geöffnet. Wir bitten um rechtzeitiges Erscheinen.

Die schriftliche Einladung mit der Tagesordnung und den Berichten der einzelnen Ausschüsse liegt diesen Nachrichten bei. Lest sie bitte aufmerksam durch. Meckert, lobt und tadeln, regt an, arbeitet und gestaltet mit, bringt euch mit neuen Ideen ein, sie sind für eine Gemeinschaft wie die unsrige nötig!

Jürgen Schaper, Kommodore
Andreas Völker, Vorsitzender

www.foto-wannack.de

**Für die besten Filme gibt es einen Oskar,
und für die besten Ferngläser gibt es Foto-Wannack!!**

Viele der Segelkameraden haben Ferngläser der Marke „URALT“; denn Seemann, denken Sie daran, unsere Augen werden nicht besser, aber immer besser werden unsere Ferngläser. Nehmen Sie sich ein wenig Zeit, kommen Sie mit Ihrem alten Fernglas in unser Geschäft am Michel und vergleichen Sie Ihr Fernglas mit einem modernen z.B.: LEICA Ultravid 7x42 HD, wichtig ist auf See ist das große Sehfeld. Ein übliches 7x50 Standard Fernglas hat ein Sehfeld von 110 Meter auf 1000 Meter, dass Leica Ultravid hat ein Sehfeld von 140 Meter auf 1000 Meter, hier haben Sie ein sehr viel ruhigeres, großes Sehfeld, was, wie wir alle wissen, auf See von großer Bedeutung ist. Bei Seegang lässt sich so einfacher eine Tonne oder die Hafeneinfahrt finden. Auch bei Nacht und schlechter Sicht ist die Helligkeit beeindruckend und auch die große Austrittspupille von 6mm garantiert ein angenehmes, ermüdungsfreies Beobachten. Z.ZT. kostet dieses Spitzenprodukt 1639,- Euro, nicht ganz umsonst. Es garantiert Ihnen viele Jahre Freude.

Was kostet heute ein Plotter? Wie schnell wird dieser unmodern? So ein Fernglas behält einfach immer seinen Wert, es wird nicht unmodern und verbraucht sich nicht.

Gerne senden wir Ihnen kostenlos unsere kleine Broschüre; die Merkmale guter Ferngläser und Prospekte über unsere modernen Ferngläser. Wir verkaufen nicht nur, sondern reparieren auch in eigener Werkstatt Ferngläser, Kameras, Objektive und Projektoren. Wir bieten auch modernste Digital Technik der Firmen LEICA, CANON, NIKON, PANASONIC und Olympus an.



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

«Das Alter, das alle zu erreichen wünschen, klagen alle an, wenn sie es erreicht haben, auch schon Cato der Ältere.» (nach Cicero)

50 Jahre sollten genügen

Eine notwendige Vorausschau

Wenn Sie diese Ausgabe unserer Nachrichten, ich hoffe, wie immer voller Neugier auf den Inhalt, aufschlagen, finden Sie oben links den unscheinbaren Hinweis „91. Jahrgang“. Das zeigt an, dass die SVAOe-Nachrichten ganz leise das 90. Lebensjahr überschritten haben. Diese Zählung beruht auf der ersten Ausgabe 1924. Sie berücksichtigt nicht, dass kriegs- und nachkriegszeitlich bedingt in den Jahren von 1943 bis 1947 kein Nachrichtenblatt erschien. Die Mitglieder wurden in dieser Zeit unregelmäßig durch vervielfältigte Handzettel über das Nötigste informiert. Die Zählung berücksichtigt auch nicht die ersten beiden Jahrbücher 1905 bis 1909 und 1909 bis 1911, heute historisch informative Nachschlagewerke.

Außer Vereinsaktivitäten standen auch vor über 100 Jahren unter dem Motto „Gefahr für den Segelsport“ Hafenerweiterungen und Elbevertiefungen im Vordergrund. Der Vorsitzende Wilhelm Burmester (1881–1973) gebrauchte in einem Jahresbericht vor über 100 Jahren schon die Floskel „in unserer schnelllebigen Zeit“ – es ist also alles schon mal da gewesen! Und – es gibt ihn, den Segelsport, noch immer! Rückblickend zeigt sich, wie wichtig das Blatt für unsere Vereinigung war und ist.

Ein Sprung ins Jahr des 60-jährigen Bestehens der SVAOe. Mit der ersten Ausgabe des Jahres 1965 übernahm ich das Amt des „Schriftleiters“ von meinem Vorgänger Rolf H. Massié (†).



Fast ein halbes Jahrhundert ist seitdem vergangen. Für viele eine unvorstellbar lange Zeit. Bei Otto Schimmel (†), dem Inhaber unserer langjährigen Druckerei Bock & Schulz, wurden die Texte im Handsatz aus tausenden von in hölzernen Setzkästen sortierten winzigen Bleibuchstaben „gesetzt“. Korrekturfahnen wurden per Post hin und her geschickt. Später gab es vorgefertigte „Linotype“-Zeilen und noch später „Offset“ auf Fotobasis. Es gab noch keine Bildschirme mit Tastatur und weder Fax noch E-Mail. Trotzdem lag die Zeitung sechsmal im Jahr pünktlich im Briefkasten. Sie war so informativ wie heute, aber nicht so bunt. Für die schwarz-weißen Bilder wurden anfangs teure Klischees aus Zinkplatten hergestellt. Die Auflage lag bei meinem „Dienstantritt“ mit 600 Heften etwa bei der Hälfte der heutigen.

„Alles hat seine Zeit“. Sagte schon der weise Salomo. Zwei Daten machen das deutlich: Ich bin nun 80 Jahre alt, und mit dem Ende dieses Jah-

res würde ich den Job ein halbes Jahrhundert machen. Ohne die Hilfe von vielen Freunden, die mit Beiträgen, Berichten, Fotos, Anregungen, Kritiken, Korrekturen und dem Internet zum Gelingen beitragen, wäre das gar nicht möglich. Trotz aller Freude an diesem Ehrenamt hat auch dieses seine Zeit. Wenn mein oller Kopp, mein Körper und die Mitglieder das noch ein bisschen mitmachen, könnte ich auch künftig ein bisschen schreiben. Denn wie sagt eine alte Seemannsweisheit: „Ein Schiff, das liegt, rostet – ein Schiff, das segelt, bleibt intakt.“

Das absehbare Ende einer schönen Arbeit entführt mich zu Heinrich Heine: „Glücklich der Mann, der den Hafen erreicht hat, und hinter sich ließ das Meer und die Stürme, und jetzt warm und ruhig sitzt im guten Ratskeller zu Bremen“ Ein guter Tipp, es muss ja nicht unbedingt Bremen sein. Unser Clubhaus an der Elbe genügt.

Jürgen Chr. Schaper
Kommodore

Eine Segel-Legende ist von Bord gegangen

Erinnerung an Rollo Gebhard

Als seglerischer Autodidakt durchquerte er 1958 in einer Hansa-Jolle das Mittelmeer, den Suez-Kanal und segelte als Erster durch das Rote Meer. Zweimal umrundete er einhand die Welt – als erster Deutscher. 1963 überquerte er in einem 5,60 m Sperrholz-Knickspanter – ebenfalls einhand – den Atlantik. Bei der Ankunft in New York feierten die Medien (im

Ausland) seine Fahrt enthusiastisch als erste Atlantik-Überquerung in so einem kleinen Boot. Hierzulande wurde er von der Fachpresse und vielen „geborenen“ Seglern - durchaus nicht immer wohlmeinend – gern als Abenteurer bezeichnet. Ein Titel übrigens, den er selbst als Ehrentitel empfand.

Rollo Gebhard wurde in Salzburg geboren, wuchs in Dresden auf und lebte in den letzten Jahren mit seiner Frau Angelika in Bad Wiessee am Tegernsee.



Rollo in der Südsee (Foto: © R. Gebhard)

Jedoch mehr als vier Jahrzehnte lang waren die Weltmeere sein Zuhause. Seine wagemutigen Fahrten hielt das Multitalent Gebhard in viel beachteten Dokumentarfilmen und in seinen Büchern fest. 1980 erschien sein erstes Buch „Ein Mann und sein Boot“, das zum Bestseller wurde. Zu dieser Zeit lernte ich ihn kennen und begleitete ihn auf seinen Vorträgen in Hamburg und auf manchen Bootsausstellungen. Die Geschichten, die er von seinen Reisen erzählen konnte, waren niemals langweilig, oft sogar unglaublich. Schon bei einem seiner ersten Abenteuer, als er mit seiner Jolle ins Rote Meer segelte, wurde er vor der Küste des Jemen von



„Solveig IV“ im Long Island Sound (1983) mit Angelika Zilcher, Rollo Gebhard, Andreas Völker
(Foto: E.H. Beilcke)

arabischen Piraten gekapert. Rollo Gebhard hat dank seiner angeborenen Schlitzohrigkeit überlebt. (Natürlich findet man alle seine Bücher in unserer Club-Bibliothek.)

Krönung seiner seglerischen Laufbahn war für ihn die dritte Weltumseglung. Sie unternahm er nicht allein, sondern mit Angelika Zilcher – seiner späteren Ehefrau – und mit einer nagelneuen HR42 Ketsch (mittlerweile der „Solveig IV“), die Rollo, Angelika und ich in Schweden bei Hallberg Rassy übernahmen und nach Travemünde, zum Start der Weltumseglung überführten. Die gemeinsame Reise führte die beiden zunächst über die Nordroute an Island und Grönland vorbei nach Neufundland. Querab Grönland kenterte die Yacht im Sturm und mit viel Glück und Durchhaltevermögen schafften es beide, die stark beschädigte Yacht nach Neufundland und weiter in den Long Island Sound zu bringen. Hier waren inzwischen

Heiner Beilcke und ich eingetroffen, um bei der Instandsetzung der Yacht Unterstützung zu leisten. Und dann machten sie ihr Vorhaben wahr: Sie segelten auf allen Ozeanen und zu allen Kontinenten bis hinauf nach Alaska – und vollendeten die Reise mit einer sportlichen Höchstleistung: In sechs Monaten segelten sie von Australien um die halbe Erde bis nach Emden.

Rollo Gebhard gönnte sich nur eine kurze Zeit der Ruhe. Erschüttert vom millionenfachen Sterben der Delfine in den Treibnetzen von Thunfischfängern gründete er 1991 in München die „Gesellschaft zur Rettung der Delfine“. „Das ist meine Verpflichtung als Segler“, sagte Gebhard. Und bis zuletzt setzte er sich für seine Initiative ein.

Am 27. Dezember ist Rollo Gebhard im Alter von 92 Jahren in seinem Haus in Bad Wiessee gestorben.

A. Völker

Bestandene Führerscheinprüfungen 2013

Wieder haben eine Reihe von jüngeren und älteren SVAOe-Mitgliedern und Externen (wird nehmen sie in unsere Kurse auf, wenn noch Platz vorhanden ist) die vom Ausschuss für Navigation und Fahrtsegeln angebotenen Führerscheinkurse mit einem Führerschein abgeschlossen:

Den Sportsegelschein (SPOSS) erhielten Tim Eckert, Marcus Flatten, Heike Germer, Claudia Lüth-Franzius, Katharina Roloff, Lasse Schwendiek, Felix Teutloff.

Den Sportbootführerschein-See (SBF-See) bestanden: Dominic Andress, Kai Brüggemann, Gesche Bunkus, Klara Dargel, Stefan Ehlers, Lothar Klein, Lina Kröger, Sünje Nommensen, Jan-Hendrik Popp, Clara Pulver, Maris Scha-

per, Cornelius Schlotthauer, Felix Taschendorf, Anja Wild, Vasco Wild, Lea Zernack, Jannes Zwirner.

Den Sportküstenschifferschein (SKS) bestanden: Clara Pulver, Bendix Matz, Annabelle Spiekermann, Malte Dombeck.

Am Sporthochseeschifferschein-Kurs (SHS), der jährlich abwechselnd mit dem Sportseeschifferschein-Kurs stattfindet und der in diesem Jahr „an der Reihe“ war, nahmen drei Interessierte regen Anteil, haben jedoch noch nicht die vier Einzelprüfungen hinter sich gebracht. Darüber wird später zu berichten sein. Wir gratulieren allen neuen Führerschein-Besitzern sehr herzlich!

GAN

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

Orkan „Xaver“ Fleißige Hände bewahrten die SVAOe vor Schaden



Einige der „Heizelmännchen“ vor Ort
(Foto: Cathrin Schaper)

Der Orkan „Xaver“, der uns am 6. Dezember kurzfristig viel Wind und ein extrem hoch auflaufendes Hochwasser brachte, setzte auch das Erdgeschoss unseres Clubhauses unter Wasser. Am Abend kamen jedoch die Heizelmännchen dem Wasser zuvor. Ein beachtliches Team aus Mitgliedern aller Alterstufen räumte die gefährdeten Einrichtungsgegenstände über die zu erwartende Fluthöhe nach oben, um sie vor Schaden zu bewahren. Lui Dahm, der älteste der Helfer, nach seiner Motivation für die nicht ganz einfachen Arbeiten gefragt, antwortete lapidar: „Wenn mein Clubhaus in Not ist, muss ich doch sofort dort sein, um zu helfen.“ Das empfanden wohl auch alle Helfer, denen wir auf diese Weise unseren Dank für ihren „Katastropheneinsatz“ sagen. Beachtlich der Crewgeist des Kutters „Teufelsbrück“. Mit ihrer Kutterführerin waren vier Crewmitglieder dabei!

Als Helfer wurden ermittelt: Sven Becker, Gesche Bunkus, Sünje Nommensen, Ulrich „Lui“ Dahm (65), Lars Hauschildt, Henrike Lunau, Sabine „Jule“ Lyssewski, Cathrin, Filia (12), Maris und Thomas Schaper, Rolf Stünitz, Mieke und Wiebke und Andreas Kaiser, Mark Anton Wilke. JCS

Absegeln Saisonende in der „Alten Oper“

Wieder ging eine Segelsaison zu Ende. Wollte in der ersten Hälfte der Winter nicht weichen, so hat doch die zweite Hälfte alles wieder gut gemacht. Da hätte man die Saison gerne noch etwas ausgedehnt. Es wurde zunächst als unpassend empfunden, dass der Absegeltermin auf den 5. Oktober angesetzt wurde, ein Datum, das sowohl in den Herbstferien als auch am „langen“ Wochenende nach dem Nationalfeiertag liegt und für viele geeignet erschien, noch einmal länger unterwegs zu sein, länger wenigstens, als nur nach Glückstadt zu segeln. Nun führte ein anhaltender heftiger Ostwind allerdings dazu, dass Ziele wie Cuxhaven oder Helgoland fallen gelassen wurden. Schließlich muss man ja auch an das Zurückkommen denken. Damit konnte man dem Festausschuss sogar Weitsicht bei der Terminwahl bescheinigen.

Viele Mitglieder haben das allerdings wohl anders gesehen. Sie hatten Besseres vor, oder auch: Das Absegeln zieht nicht mehr so richtig. An dem milden, jedoch flauen Sonnabend kamen lediglich 13 Yachten im Glückstädter Hafen zusammen: „Benedictus“ (Torstrick), „Eule“ (Mackens), „Fierboos“ (Körner), „Lord



Gaffelseglertreffen vor Glückstadt (Foto: GAN)

Jim“ (Lyssewski), „Luise“ (Lunau), „Otium“ (Nietsch), „Papillon“ (Wegner), „Philou“ (Dahm), „Poxy“ (Heuer), „Ran“ (Wegener), „Sirkka“ (Dartsch), „Spica“ (Sabban), „Tamam“ (Zösch, geführt von Rampendahl). Da am selben Tag auch ein Gaffelsegler-Treffen in Glückstadt stattfand, waren noch weitere SVAOe-Yachten anwesend, nämlich die Tjalk „Helene“ (Bunkus) und der Colin Archer „Penguin Café“ (Müntzel). Und schließlich gibt es ein am nämlichen Ort beheimatetes Mitglied, das seine Motoryacht „Ylva“ (Cornelsen) den schwarzgelben Stander zeigen ließ. SVAOeer lieben es ja, bei Zusammentreffen ihre Farben mit Gartenstandern und Jubiläumsflaggen deutlich zu zeigen, und so war der Verein denn auch sehr augenfällig im Hafen repräsentiert. Wenn auch die Gaffelfreunde das größere Ereignis waren und Zuschauer anlockten, so war doch die SVAOe nicht zu übersehen.

Nun ja, ein paar mehr hätten es schon sein können. Die Jugend war mit ihrem Kutter leider in

Stade hängen geblieben, und auf den Booten waren auch keine Kinder mitgekommen. So herrschte die Farbe grau auf den Köpfen vor. In der „Alten Oper“, dem Lokal der abendlichen Zusammenkunft, waren sowohl an der Theke als auch auf den Bowlingbahnen noch Plätze frei. Das hatte es früher nicht gegeben. Allerdings tat das den Gesprächen und der Stimmung keinen Abbruch. Die Gekommenen bemühten sich jeweils für zwei, und so wurde es doch eine gelungene und lang anhaltende Feier. Die Tide meinte es am nächsten Tag mit den Langschläfern gut. Erst mittags musste aufgebrochen werden. Vorausgegangener Ostwind und Springzeit ließen das Fahrwasser im Kartoffelloch zu einer schmalen Rinne schrumpfen. Der Wind war noch gar nicht aufgestanden, so dass leider die Motoren erhalten mussten. Aber, alles in allem, schön war's doch, fanden die Beteiligten.

GAN

Nicht nur segeln... Herbstarbeiten in Ecke



Oktober 2013: viel zu tun in Eckernförde
(Foto: C. Schaper)

Die SVAOe-Anlage in Eckernförde erfordert jedes Jahr jeweils einmal im Frühjahr und im Herbst einen mehr oder weniger intensiven Arbeitsdienst der Lieger. Da fassen Männer und Frauen gleichermaßen mit an. Im Oktober 2013 war es mal wieder soweit. Diesmal gab es eine Menge zu tun. Trotz des fiesen Wetters an dem vereinbarten Wochenende und der auf Grund des warmen Sommers sehr mit Muscheln verkrusteten Bojen und Leinen hat die Arbeit richtig Spaß gemacht. Unser neuer Obmann Matthias Matthies hat diesen Einsatz ganz souverän organisiert und entspannt geleitet.

Interessant war, dass sich mittlerweile einige der betagteren Männer um Haus, Garten, Küche und Verpflegung kümmerten und im Gegenzug dazu diesmal drei jüngere bis mittelalte kräftige Frauen aktiv bei der harten Bojenarbeit dabei waren! Praktizierte Gleichberechtigung der Geschlechter pur! Cathrin Schaper

Saisonabschluss

Die 40. Tannenbaumregatta

Bei nass-grauem Nieselregenwetter treffen sich die Helfer und die Wettfahrtleitung zur Vorbereitung und zum Aufbauen. Die Begleitboote „Ben“ und „Paul“ werden zu Wasser gelassen, das Zelt aufgebaut und Tische für den Glühweinstand, Waffelverkauf, sowie der Grill aufgebaut.

Das alljährliche Ritual beginnt mit der Jazzband, die ihre Instrumente anschleppt, aufbaut und kläglich schiefe Töne durch den Yachthafen posaut, bis ihre Instrumente warmgespielt und die ersten „Freiglühwein“-Becher ausgetrunken sind. Schiedsrichter sind heute Henrike Lunau und ich. Wir legen die Tonnen für die Modellboot-Regatta und die Opti-Regatta aus. Als sich der Regen zurückzieht, die Wolkendecke sich lichtet und der Himmel ab und zu ein wenig aufreißt, um ein paar Sonnenstrahlen zum Hamburger Yachthafen durchzulassen, versammeln sich immer mehr Vereinsmitglieder, Familie, Freunde und Bekannte, um zu sehen, wie Modellboote und Erwachsene in Optis um die Wette segeln...

18 Teilnehmer bauen auf der Wiese unweit entfernt von der Slipanlage ihre Optis auf und treffen die letzten Vorbereitungen, bevor es zu Wasser geht. Auf dem Start- und Zielschiff sind der Wettfahrtleiter Thomas Lysewski, Kapitän Felix Taschendorf, Steuermann Lars Hauschildt und der Junior-Wettfahrtleiter Simon Keßling. Sein älterer Bruder, Tilman Keßling, fährt bei uns als Junior-Schiedsrichter mit.

Zum Startpfeiff drängeln sich also 18 Optis an die kurze Linie vor dem Mastenkran, die durch eine Tonne und das Startschiff begrenzt wird. Nach dem Ankündigungssignal dann der Start-

pfiff und unter lauten „Raum!!!“, „Ey, ich hab Vorfahrt!“, „Hau ab da!“ und „Geh mal endlich rum, sonst komm' ich hinter dem Steg nicht mehr weg!“ – Rufen beginnt der Spaß: Der eine hat den Wind besser eingeschätzt, durchquert geschickt das Modellboot-Regattafeld, während deren Skipper, mit der Fernsteuerung auf dem Steg stehend, sich leider über die Windabdeckung ärgern müssen. Auch der Zeitverlust bei der Wende durch die bescheuerte, am Baum hängengebliebene Schwimmweste, kann die Stimmung nicht mehr senken, denn dem Gegner ist der Pfahl im Weg, er muss ein wenig abfallen und schon kann er auf dem neuen Bug wieder hochgelutv werden.

Bei der Ansteuerung der Luvtonne geht's dann richtig heiß her: Der eine versucht sich mit einer geschickten Doppelwende um die Tonne zu bugsieren, während Daniel Rüter zwischen Tonne und Gegner hineinsteuert und die Tonne zur Seite schiebt, um keinen Crash zu verursachen. Genau gesehen von der Motorbootcrew werden so alle Tonnenberührungen, Frühstarts und weiteren Regelverstöße notiert. Einige Segler bereinigen sich sogar, während andere



Erkennt ihr den Weihnachtsmann wieder?

einfach weitersegeln. Lutz Keßling geht bei der Ansteuerung der Luvtonne und dem Versuch einer gekonnten Rollwende in den Bach. Schnell sind wir mit dem Motorboot vor Ort, doch noch schneller ist das Boot wieder aufgerichtet und das Wasser wieder rausgeschöpft.

60 Jahre Vorsprung

Tickets - Administrationssoftware
Hardware - Beratung - Service

BECKERBILLETT

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

Der Preis für den ersten gekenterten Segler geht somit dieses Jahr an ihn.

Als also auch der Letzte die Ziellinie passiert hat, beginnt die zweite Wettfahrt. Diesmal sind zwei Dreiecke zu segeln. Kurz vor dem Start kentert dann der Zweite in Weihnachtsmann-Outfit, Kay Dennert. Trotzdem starten auch zur zweiten Wettfahrt alle 18 Optis. Tania Tammeling ist mit ihrem alten Opti „Happy Hours“ ziemlich weit vorne dabei, kann aber ihren Vorsprung gegenüber Luise Boehlich, Fabian Damm, Daniel Rüter und Philine Peschke nicht halten, die mit einem 1. und einem 2. Platz die Regatta und damit den Tannenbaum gewinnt. Bemerkenswert ist, dass auch bei diesen zwei Runden Daniel Rüter nicht ohne Luvtonnenberührung auskommt – von drei Begegnungen mit der Luvtonne, jedes Mal berührt und nie bereinigt – ganz klar wieder der Gewinner des Unfairnis-Preises für 2013!

Mit Optis verladen, Motorboote slippen und alles in den Schulgartenweg fahren, während die dortgebliebenen das Zelt und alles weitere aufräumen geht der 3. Adventssonntag zu Ende – es hat uns allen großen Spaß gemacht!

Mark-Anton Wilke

Bei besten Bedingungen Tannenbaum-Modellboot-Regatta 2013

Alle Jahre wieder treffen sich Daumen- und Optisegler sowie jede Menge See(h)leute zur Tannenbaum-Regatta im Hamburger Yachthafen. In diesem Jahr konnte die SVAOe-Modellabteilung das Erscheinen einer für uns neuen Klasse verbuchen. Immerhin fünf RC-Laser kamen am diesmal nicht so kalten 3. Advent (15.12.) in den Yachthafen und bereicherten



An der Startlinie (Foto: GAN)

die traditionelle Veranstaltung mit spannenden Rennen. Die Micro Magic konnten aufgrund einer deutlich vorher angesetzten anderweitigen Veranstaltung diesmal leider nicht teilnehmen. Daher war das Feld mit je fünf Minicuppers und Lasern sowie einem IOM überschaubar, aber sehr spannend. Die Bahn konnte in diesem Jahr aufgrund des Südwestwinds fast parallel zum Steg ausgelegt werden. Da auf den äußeren Stegen in diesem Winter keine Ausleger liegen, war ein sehr schöner „Arbeitsplatz“ für die Steuerleute vorhanden. Jeder konnte sein Boot zwischen den Wettfahrten „betreuen“. Wir hoffen, dass die Yachthafengemeinschaft diese Regelung beibehält. So wären dann wieder ordentliche Regatten im Winter möglich. Bei den Minicuppers gab es einen harten Kampf um die vorderen Plätze. Die Modellboot-Bahn wurde hin und wieder von Optis durchquert, so dass diese, so gut es ging, in die Taktik mit einbezogen werden mussten. Für Modellboote ist das etwa so, als ob auf einer Kreuz quer durch die Elbe sich ein 15.000-TEU-Containerfrachter durch das Feld schiebt und dann noch unvorhergesehen wendet... Wir appellieren daher auch hier noch mal an die zukünftigen Teilnehmer der Opti-Tannenbaumregatta, sich wenigstens beim Ein-

segeln vor dem Start aus dem Modellbootfeld heraus zu halten.

Auch wenn es vielleicht nicht so aussieht: Modellboot Regatten werden ernsthaft mit dem gleichen Ehrgeiz wie im großen Boot gesegelt. Alle aus den großen Booten bekannten Phasen wie Anspannung, Nervosität, Freude usw. durchlebt man im 15-Minuten-Rhythmus acht- bis zehnmals am Tag. Das macht den Reiz aus. Alle, die sich so etwas bei einer Modellbootregatta nicht vorstellen können, laden wir gern ein, sich bei einer der nächsten Veranstaltungen mal mit einem Leihboot zu versuchen. Ich selbst habe ein Boot der Micro Magic Klasse mit eigener Segelnummer, welches ich gerne für solche Fälle verleihe.

Nicht weniger spannend als bei den Minicuppern ging es im RC-Laser zu. Auch dies ist eine Klasse, die sich immer mehr verbreitet. Das Boot ist, genau wie das Vorbild, einfach aufgebaut, als nahezu Fertigbausatz zu erhalten und bietet leicht transportierbaren, puren Segelspass einer Einheitsklasse. Das Boot muss nur aufgeriggt und mit Batterien für die mitgelieferte Fernsteuerung versehen werden. Dann kann es losgehen. Aufgrund ihrer Länge von 1,05 m konnten die Laser auch mit im Start der

Minicupper gestartet werden, genau wie der einzige IOM Segler in diesem Jahr. Die sonst auch gut vertretenen IOMs waren in diesem Jahr unter Wert repräsentiert! Es sind schnelle Boote, die den Rest auf der Bahn deutlich hinter sich lassen.

Unser Schiedsrichter Marcus Boehlich konnte acht faire Wettfahrten unter besten Bedingungen beobachten, bei denen er kaum eingreifen musste. So konnten dann nach dem Genuss von Glühwein und Bratwurst die Sieger gekürt werden. Ich denke, es war sicher das erste Mal in der Geschichte der Tannenbaumregatta, dass der Namensgeber der Veranstaltung vergessen wurde. Beim Zusammenpacken stellten wir fest, dass das extra von Birgit beschaffte Weihnachtsbäumchen immer noch auf dem Tisch stand. Das lag vielleicht daran, dass Birgit leider krankheitsbedingt nicht dabei war. Wir hoffen, dass die Teilnehmer trotzdem mit ihren ersegelten Bechern zufrieden waren. Im nächsten Jahr werden wir sicher wieder daran denken. – Bleibt noch ein besonderer Dank an Heike auszusprechen, die in Abwesenheit von Birgit die ganze Start/Ziel-Arbeit alleine auf sich genommen und vorzüglich gelöst hat.

Bernd Blohm



**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.

Marcus Boehlich

Vorsitzender der Nordseewoche



Der bisherige Vorsitzende Bernd Jörg und der neue Marcus Boehlich hier bei einer Preisverteilung auf der Nordseewoche (Foto: Stockmaritime)

Unser langjähriger 1. Vorsitzender Marcus Boehlich wurde auf der Jahreshauptversammlung der Regattagemeinschaft Nordseewoche zum 1. Vorsitzenden gewählt.

Seit nunmehr 20 Jahren engagiert er sich bei dieser Veranstaltung, bislang vorwiegend im Bereich Organisation, und sein Gesicht und seine launige Moderation bei den Preisverteilungen sind allen Teilnehmern der Nordseewoche wohlbekannt. Zum 2. Vorsitzenden und Wettfahrtleiter wurde der langjährige Wettfahrtleiter der Nordseewoche Dr. Stefan Lehnert gewählt, dessen ruhige und klare Art ebenfalls jedem Teilnehmer der Regatten um Helgoland bekannt ist. Als Schatzmeister wurde Ralf Hoppe, ebenfalls seit Gründung der RGNW im Amt, wiedergewählt.

Herzlichen Glückwunsch, Marcus!

Meine Seglertage

Eine sehr persönliche Erinnerung

„Du solltest mal mit zum Seglertag kommen“. Das sagte unser damaliger Vorsitzender Rudolf „Rudi“ Mager (†) im Herbst 1963 zu mir. Seglertag, was ist das eigentlich, fragte ich mich. Ich wollte gerade 30 Jahre alt werden und war im vierten Jahr als Juniorenobmann im Vorstand der SVAOe. Rudi Mager hatte mich – statt des damaligen Zweiten Vorsitzenden – schon zu mancher Sitzung mitgeschleppt, als würde er ahnen, dass ich nach seinem unerwartet frühen Tod 1970 ebenso unerwartet sein Nachfolger als Vorsitzender werden sollte. Also Seglertag. Auf nach München, denn dort fand er in jenem Jahr statt.

Was dort beschlossen und wer in das Präsidium gewählt wurde, erinnere ich nicht mehr. Dies soll ja auch kein Rückblick auf ein halbes Jahrhundert deutschen Segelsports werden. Ich lernte aber damals, was DSV und Deutscher Seglertag für den Segelsport bedeuteten. Mein Eindruck: Es werden dort von alten Männern mehr oder weniger wichtige Entscheidungen getroffen und Präsidium sowie Seglerrat (seit 1973) gewählt.

Ein halbes Jahrhundert ist seitdem vergangen. Da Seglertage alle zwei Jahre und an wechselnden Orten stattfinden, gab es seitdem 25. An fast allen habe ich teilgenommen. Frage mich aber niemand, was in den vielen Jahren dort beschlossen wurde, zum Beispiel, wer in die Gremien gewählt wurde. Meistens war das Seglervolk mit seinen Oberen zufrieden, manchmal gab es Kritik, selten zeigte sich das Seglervolk aufsässig.

Die Wegnahme des jahrzehntelang in den Vereinen aufgebauten und bewährten Führer-

scheinwesens 1969 durch den DSV, der damit die daraus erwachsenden Einkünfte in seine Kasse umleitete, wurde sonderbarerweise akzeptiert, wenn auch knurrend. Danach wurde das Führerscheinwesen nicht nur zum Dauerthema und ausgeweitet und verkompliziert, sondern auch durch Verteuerung zu einer infolge des rasant zunehmenden Segelsports kräftig sprudelnden Haupteinnahmequelle des DSV. Der Seglertag 1971 in Travemünde machte deutlich, dass die Struktur von DSV-Vorstand und -Verwaltung den Problemen durch den starken Anstieg der Wasserwelle nicht mehr gewachsen war, auf Kritik hilflos reagierte und abgewählt wurde. Eine Kommission, in der seitens der SVAOe Wolf Boehlich (†) maßgebend mitwirkte, erarbeitete eine neue zeitgemäße Satzung, das so genannte DSV-Grundgesetz. Neu war die Konstituierung des Seglerrates, ein dem Bundesrat vergleichbares Gremium aus den Vorsitzenden der damals 11 Landes-Seglerverbände und 11 gewählten Mitgliedern. Ein Jahrzehnt nach meinem Debüt in München wurde ich selbst in dieses Gremium gewählt. 1975 war im Hinblick auf die getroffenen Beschlüsse kein denkwürdiger Seglertag auf der Insel Norderney. Der Umstand, dass die winterliche Insel kaum Attraktionen bot, war wohl schuld an dem reichlichen abendlich/nächtlichen Alkoholgenuss vieler Delegierter. So wurde die Tagung nicht nur fröhlich, sondern auch für die winterlich Not leidende „Wirtschaft“ zu einem kurzen Segen. Der neu eingestellte DSV-Geschäftsführer Raimar Lachmann stöhnte: „Auf was habe ich mich da eingelassen?“ Beherrschende Ereignisse waren 1989 die Öffnung der innerdeutschen Grenze und 1990 die Wiedervereinigung beider Teilstaaten, die auch



Andreas Völker nimmt die Plakette vom Vizepräsidenten Uwe Jahnke entgegen. (Foto: DSV Ulrike Schreiber)

die beiden Seglerverbände zusammenführte. Mit der Wiedervereinigung eröffneten sich für die bisher getrennten ost- und westdeutschen Segler ganz neue Perspektiven.

Mit dem Seglertag 2013 feierte der DSV auch sein 125-jähriges Bestehen. Der Verband hatte das Glück, stets profilierte Persönlichkeiten für sein Präsidium gewinnen zu können. Ich übersehe dabei besonders die letzten 50 Jahre und denke an Dr. Kurt Pochhammer (†), Hans-Otto Schümann, Dierk Thomsen, Hajo Fritze und Rolf Bähr, der sich jetzt nach acht Jahren nicht zur Wiederwahl stellte. Ich schätze mich glücklich, mit allen über meine 27 Jahre im Seglerrat sowie 16 Jahre als Vorsitzender des Hamburger Segler-Verbandes in Freundschaft verbunden zu sein, was die Zusammenarbeit – auch mit den immer erfreulich kooperationsbereiten Mitarbeitern der Geschäftsstelle – sehr erleichterte.

Und nun war wieder einmal Seglertag. Im neuen Hotelkomplex Yachthafenresidenz Hohe Düne in Warnemünde. Andreas Völker fuhr

hin als stellvertretender Vorsitzender des Hamburger Segler-Verbandes, Marcus Boehlich als Delegierter der SVAOe. Ich musste ja nicht hin. Aber ich wollte noch einmal. Schließlich hatte ich viele Kontakte.

Ohne Gegenstimme wurde Dr. Andreas Lochbrunner vom Lindauer SC zum neuen DSV-Präsidenten gewählt. Vizepräsident für den wichtigen Bereich Fahrtensegeln, Freizeit- und Breitensport wurde der Hamburger Sven Herlyn (HSC, NRV). In den Seglererrat wurden die Hamburger Gode Sevecke, ASV (erneut) und Hans-Herbert Hoffmann, NRV (erstmal) gewählt. Erfreulich: Die SVAOe erhielt zum vierten Mal die „Auszeichnung für Ausbildung“. Vielleicht bin ich zum letzten Mal dabei gewesen? Oder wieder in zwei Jahren auf der Meyer-Werft in Papenburg? Schau'n wir mal.

Jürgen Chr. Schaper
Kommodore



Facebook – Segen oder Fluch?

Mittlerweile hat Facebook die – zumindest für mich unvorstellbare – Zahl von über 1 Milliarde Mitgliedern und hat sich daher zu einer ernst zu nehmenden Form der Kommunikation entwickelt. Allerdings sind Stimmen unüberhörbar, die vor den Folgen warnen, sich unüberlegt mit allzu persönlichen Daten und Bildern diesem „Moloch“ auszuliefern. Auch die SVAOe ist seit einiger Zeit auf Facebook vertreten. Es gibt die „offizielle SVAOe Facebook-Seite“, die jeder Internetnutzer unter www.facebook.com/svaeo ansehen kann, ohne selber bei Facebook angemeldet zu sein. Alle

Beiträge sind also öffentlich sichtbar und können nur von den sogenannten Administratoren (Verwalter) dieser Seiten eingestellt werden. Derjenige, der ein Facebook-Konto hat, kann die SVAOe-Seite mit „Gefällt mir“ markieren. Dann erhält er künftig alle neuen Beiträge auch auf seiner Facebook-Seite. Außerdem kann er einzelne Beiträge mit „Gefällt mir“ markieren oder einen Kommentar hinterlassen. In diesem Fall sind diese Beiträge auch auf den Facebook-Seiten seiner Freunde sichtbar. Damit erfahren unsere Facebook-Beiträge eine große Verbreitung. Sollten die Kommentare anderer Facebook-Nutzer den Interessen unseres Vereins zuwider laufen, können unsere Administratoren diese Kommentare löschen.

Daneben gibt es die Facebook-Gruppe „SVAOe e.V.“ Dabei handelt es sich um eine so genannte „geschlossene Gruppe“, zu deren Beiträgen nur diejenigen Facebook-Nutzer Zugang haben, die Mitglied dieser Gruppe sind. Es handelt sich also um einen internen Austausch von Neuigkeiten und Bildern. Diese Informationen für die Gruppenmitglieder gehen häufig über die der SVAOe-website (www.svaeo.de) oder der SVAOe-Nachrichten hinaus und sind meist aktueller. Eine Gruppenmitgliedschaft bringt also Gewinn und macht Spaß, ohne dass damit ein besonderes Risiko verbunden wäre. Neue Gruppenmitglieder können nur von anderen Mitgliedern der Gruppe oder von den Administratoren hinzugefügt werden. Administratoren können allerdings auch Gruppenmitglieder ausschließen, wenn es dafür Gründe gibt. Es herrscht also eine gewisse „Aufsicht“. Standardmäßig erhalten die Mitglieder dieser Gruppe eine Benachrichtigung, wenn auf der

Seite ein neuer Beitrag veröffentlicht wurde, so dass schnellstmöglicher Informationsaustausch gewährleistet ist.

Derzeit hat die SVAOe-Facebook-Gruppe 159 Mitglieder. Damit nutzen also bereits rund 20% unserer Mitglieder diese Form der gegenseitigen Information. Je mehr Vereinsmitglieder und -freunde auch Mitglied in der SVAOe-Facebook-Gruppe sind, desto besser sind Informationsfluss und -austausch.

Gucken Sie doch gerne unverbindlich auf www.facebook.com/svaeo oder klicken Sie auf der SVAOe-Homepage das Facebook-Icon. Wenden Sie sich an unsere Administratoren Hartmut Pflughaupt oder Marc-Anton Wilke, wenn Sie Fragen oder Anregungen dieser offiziellen SVAOe Facebook-Seite haben oder wenn Sie Gruppenmitglied werden möchten.

In der verantwortungsvollen Weise, wie die SVAOe bei Facebook vorgeht, kann man also keineswegs von einem Fluch sprechen – und wenn nicht von einem Segen, so doch von einer wesentlichen Verbesserung der Mitgliederinformation. hapf

Ein Gruß aus Bremen

Hamburg

*«Hab mich draußen rumgetrieben,
bald werde ich dich wiedersehn;
will zur Alster, Fährre sieben
und Hermine Hansen gehn.
Endlich wieder die vertrauten
alten Dinge; Rundstück warm,
und die seetüchtig gebauten
flachsigt-blonden Deerns im Arm.*

*Hohe Speicher längs des Fleetes,
und bei Ebbe stinks nach Schlick.*

*Auf der Unterebbe weht es,
oder es ist pottendick.*

*Schiffe kommen, Schiffe gehen,
ein Geruch von frischem Teer;
Werften lärmen, Flaggen wehen
und man spürt das nahe Meer.
Manches mag nicht mehr dasselbe
sein, wie man sich's vorgestellt.*

*Doch hier an der Unterebbe
öffnet sich das Tor zur Welt.»*

Sehr geehrter Herr Völker, verehrte, liebe Segelkameradinnen und -kameraden, mit diesem Gedicht meines verstorbenen Freundes, Herrn Kapitän Horst Bernhardt, (dem kauzigen Salzwasserpoeten*), möchte ich meinen großen Respekt als Bremer gegenüber Ihrer schönen Freien und Hansestadt und meiner seit über 50 Jahren Mitgliedschaft geliebten SVAOe ausdrücken. Die Vereinsnachrichten werden jedes Mal von mir mit ganz großer Freude gelesen, zumal der Segelsport für mich nur noch wertvollste Erinnerung an meine Kind- und Jugendzeit ist. Mein Leben hat mich in völlig andere Richtungen geweht und so bin ich auch heute trotz meines „Greisenalters“ noch immer beruflich im In- wie Ausland im Einsatz.

Zu meinem 75. Geburtstag erreichten mich zu meiner ganz großen Freude Ihre Glückwünsche und das Buch „Seesäcke“, mit deren Verfassern, dem Ehepaar Marlies und Jürgen Schaper und Herrn Beilcke ich persönlich bekannt oder wir sogar seit Jahrzehnten befreundet sind. Herzlichen Dank!

Beim ersten Lesen und Durchblättern dieses hübschen und äußerst lesenswerten maritimen Buches habe ich so laut gejubelt, dass man dieses an sich auch in Ihren Elbvororten hätte hören müssen. Es waren Freudenrufe und kein „Geheul“ wie bei unseren weltberühmten Bremer Stadtmusikanten gemäß dem Märchen der Gebrüder Grimm aus Hanau, welche aber bekanntlich auch meine Heimatstadt nie wirklich erreicht haben...

Ich grüße Sie alle sehr dankbar und wünsche Ihnen allen einen herrlichen Segel-Sommer.
Herzlichst Ihr Bremer Mitglied Volkart Koch

*) *Bern Hardy*: „Flaschenpost“ 1960 Albatros Verlag, „Herz auf großer Fahrt“ 1970, 1978 Köhler (Red.)

Aus dem Logbuch der „Luv“

Aus Heiko Tornows Bericht über den weiteren Reiseverlauf bis Gran Canaria haben wir zwei Abschnitte ausgewählt, die nicht nur für Blauwassersegler lesenswert sind.

Inzwischen, wie in der vorigen Ausgabe schon berichtet, beendete die „Luv“ die Regatta mit einem grandiosen Sieg nach gesegelter und berechneter Zeit. Weitere Berichte über die Reise der „Luv“ bei uns im Internet.

Nachtfahrt

„Was macht Ihr eigentlich nachts?“ Diese nahe liegende Frage wird von Fachkundigen eigentlich immer gestellt, wenn das Gespräch auf Seesegeln kommt. Handelt es sich dabei um eine völlige Landratte, sagen wir, einen Fußballanhänger aus München, dann hat man

schon Erfolg mit der Antwort: „Na, da sind wir doch im Hafen“. Bei Leuten aus Norddeutschland oder bei solchen, die eine vage Ahnung davon haben, dass die Häfen auf der Strecke von Europa nach Mittelamerika sehr dünn gesät sind, kommt man damit nicht durch. „Wir ankern“, wird gern geglaubt. Aber nur kurzfristig. Wenn Hein Seemann dann nämlich berichtet, dass unsereins kurz nach Sonnenuntergang die schwere Kette an Deck schleppt, um den Anker daran auf den 2400 Meter tiefen Grund zu fieren, kommen bei dem einen oder anderen doch Zweifel auf.

Ha, Ha, Seemannsgarn! „Also, was macht Ihr wirklich nachts?“ „Na, wir segeln natürlich, wie tagsüber auch. Was denn sonst?“ Diese Antwort ist nun aber mindestens so falsch wie die Story mit dem Hafen und dem Anker. Denn nachts ist auf See wirklich alles anders. Das beginnt schon damit, dass man das Meer nicht sieht. Man sieht auch sonst fast nichts, aber die Wasseroberfläche nicht im Blick zu haben, ist schon eine gewaltige Einschränkung. Verrät sie dem Segler doch bei Licht besehen fast alle Informationen, die er für sein rasches und sicheres Fortkommen benötigt: Bei Flaute eine Fläche wie flüssiges Blei, bei aufkommendem Wind feine Federn, die Richtung geben und Hoffnung machen, bei schwacher, mäßiger und frischer Brise kleine Wellen, die sich parallel staffeln und lebhafter werden, bis sie erste glasige Kämme bilden und weiß werden, bevor sie zu brechen beginnen. Jetzt wäre es Zeit, die Segel zu reffen. Starker, steifer und stürmischer Wind, das sind die Beaufortstärken sechs bis acht, sie modellieren die See von Welle zu Woge zum hoch getürmten Brecher bis schließlich das Wasser weiß ist und die

Rettungswesten mit Sicherheitsgurt über das schwere Ölzeug gezerrt werden.

Nachts sieht man nichts von alledem. Wenn man Glück hat, gibt der Mond eine schwache Ahnung von Bewegung auf dem Meer. Rettungswesten sind an Bord der Luv mit Einbruch der Dunkelheit sowieso Pflicht. Alle Informationen über Stärke und Richtung des Windes muss man von den beleuchteten Instrumenten ablesen. Wie profan.

Nachts ist es deutlich kälter, regelmäßig nasser, die Feuchtigkeit kriecht in und unter die Kleidung, auch wenn es nicht regnet. Nachts vergeht die Zeit langsamer, besonders langsam in der letzten halben Stunde der Wache. Da weigern sich die Minuten zu verstreichen, sie bleiben nachgerade kleben und haben die widerliche Gewohnheit, die gewaltige Müdigkeit noch zu verstärken. Der Friede an Bord und die Freundschaft unter den Besatzungsmitgliedern wären gefährdet, würde sich die Ablösung um vier Uhr in der Früh auch nur um Augenblicke verspäten.

Nächte auf See bieten aber zugleich die schönsten Stunden, die Seesegeln zu bieten hat. Durch keinen Lichtsmog der Lichtdome einer elektrifizierten Zivilisation gestört, sind bei wolkenfreiem Himmel die Milliarden Sterne der Milchstrasse einzeln auszumachen. Legt man sich im Cockpit auf den Rücken, fallen einem ab und an kleine Lichtpunkte auf, die mit irrer Geschwindigkeit durchs Firmament jagen. Das sind Satelliten, die auf Ihren Bahnen um die Erde von der für uns unsichtbaren Sonne angestrahlt werden. Vor ein paar Tagen erst regnete es förmlich Sternschnuppen in allen Größen und aus allen Richtungen. Wir hatten gar nicht genug Wünsche.

Ihr Segelmacher direkt am Hamburger Yachthafen.



- X Segel
- X Persenninge
- X Masten
- X Bäume
- X Rollanlagen
- X Code Zero & Gennaker Furler
- X Sonnensegel
- X Lagerung
- X Tauwerkerarbeiten



elbesegel

Partner von Beilken Sails

Wir sind unter anderem Händler für:

Beilken Sails
German Quality since 1919

FURLEX

SELDEN
for sailing

elbesegel Hauke Meyer
Deichstrasse 1 • 22880 Wedel
 Telefon +49 (0) 4103 - 1878 068
 +49 (0) 176 - 6424 3026
 hauke@elbesegel.de
 www.elbesegel.de

Das Steuern wird nachts von tief stehenden Sternen ungemein erleichtert. Wenn der Ruderträger tagsüber bei leerem Horizont nichts vor Augen hat außer dem unsteten Kompass, um auf Kurs zu bleiben, geben ihm die Sterne einen sicheren Anhaltspunkt. Er sucht einen passenden aus und fährt geradewegs drauf zu. Es empfiehlt sich allerdings darauf zu achten, dass sich der Sternenhimmel dreht und mit ihm die Peilung zum angesteuerten Gestirn. Also muss man ab und zu einen neuen Stern wählen, sonst fährt man in die Irre.

Und heute? Vor Mitternacht Stunden wie Samt. Der Wind erlaubt einen Kurs wie gemalt, eine Geschwindigkeit wie erhofft. Die lange Dünung ist eine sanfte Wiege, die Temperatur wie ein warmer Schal. Als der halbvolle Mond untergeht ist es so duster, dass die Glut von James` Zigarillo blendet. Zwei Delphine machen sich bemerkbar. Sie tauchen neben der „Luv“ auf und atmen laut prustend aus. In der pechschwarzen See ist ihr Weg durchs Wasser leicht auszumachen. Millionen Planktonteilchen lassen sich von den Flossen anregen und blitzen erschrocken auf: Meeresleuchten.

Von Leinen und Bindebändern

Wer über das Segeln mitreden will, muss sich mit Leinen auskennen. Wer sich nicht auskennt, gibt sich gleich als Laie zu erkennen, weil er „Bänder“ sagt, oder „Fäden“, oder – noch schlimmer – „Stricke“. Das geht gar nicht. Obwohl der Seemann schon mal „anbinden“ sagt, nimmt dafür aber ein Bündel, niemals ein Band, aber auch einen Festmacher. Das ist ein vielleicht zehn Meter langes Ende. Das Ende des Endes heißt Tampen, ein Ende hat also zwei Tampen. Ich kenne Segler, denen sind diese feinsinnigen

Wortklaubereien schnurz. Sie bitten um den Tampen, wenn sie ein Ende wollen und richtig erhalten sie dann ein Tau. Alles klar?

Fäden gibt es auch, aber wirklich nur sehr eingeschränkt. An Bord sind das kleine bunte kurze Dinger, die ins Segel geklebt werden und anzeigen, ob das Antriebstuch richtig getrimmt ist. Nur um der Vollständigkeit willen: Ein Faden hat vor allem eine Bedeutung als Längenmaß in der christlichen Seefahrt. Alte Seekarten geben die Wassertiefen in Faden an. Ein Faden = 185 cm. Altmodische Seeleute sprechen heute noch von einer „Kabellänge“, wenn sie 185 Meter meinen. Die Länge allen Tauwerks (das ist der Oberbegriff für all die gedrehten, geschlagenen und geflochtenen Längen) an Bord unserer „Luv“ dürfte einige Kilometer betragen.

Die Ankerleine ist die längste, gut 70 Meter, und die dickste mit 5 cm Umfang. Wir ankern natürlich nicht mit der Ankerleine sondern mit der Ankerkette. Mit der Ankerleine wird vor allem geschleppt. Zum Beispiel andere Segelboote, die mit gebrochenem Mast und ohne Motor in Seenot geraten sind. Es ist äußerst unwahrscheinlich, dass wir für so etwas in Anspruch genommen werden, so etwas passiert nie, und wenn doch, dann immer anderen. Wenn aber doch, hätten wir eine Ankerleine zum Schleppen dabei und im Notfall auch zum Ankern. Wo wir gerade bei sprachlichen Petitesse sind: Leinen, dicke wie dünne, reißen nicht, sie brechen.

Ich sehe schon, die Abhandlung über Tauen und Leinen verliert sich im Detail. Wollte ich jetzt noch von den Schoten und Fallen berichten, die weder was mit Erbsen noch mit Mäusen zu tun haben, oder von den Streckern, Nie-

derholern, Achterholern, den Backstagen und Cunninghams oder den Taljen und Toppnanten, die Wirrnis selbst beim geneigtesten Leser wäre wohl vollständig. Nur so viel: All das ist notwendig für sicheres und schnelles Segeln und trägt ein gerüttelt Maß an Schuld daran, dass unser schöner Sport als abgehobenes Hobby für Intellektuelle diffamiert wird. Fußball ist einfacher. Eine Warnung zum Schluss: Niemals sollte der Segler, Laie oder Experte, versuchen, eine Leine festzuhalten, die „auf Kraft steht“. Michael hatte unlängst probiert, das ausrauschende Spifall, daran 140 Quadratmetern Tuch voller Wind, mit bloßen Händen zu stoppen. Das ging gründlich schief. Ihm wurde recht heiß, und die Aktion trug ihm auch noch Spott ein:

„Kein Mädchen, nicht mal eine Braut, mag gerne Hände ohne Haut“ (Ringelnetz). Vielleicht doch noch dies, weil ich anfangs von der völligen Tabuisierung des Begriffes „Strick“ in der Seefahrt sprach. Als Verb kommt er gleichwohl vor. Wenn nämlich Hein Seemann nicht nur sprachlich, sondern tatsächlich mit all seinen Bindfäden in Tüddel gekommen ist und sich etwa im Masttopp Fallen und Toppnanten heillos verknotet und verwirrt haben, dann hat da wer „gestrickt“. Dann hilft manchmal nur noch das Messer, um des Knäuels Herr zu werden. Und dann werfen wir den Motor an. Es ist eh kein Wind, und gleich laufen wir in Madeira ein und machen fest. Mit 'ner Leine, oder 'nem Tau oder 'nem Ende. Heiko Tornow

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

Eine Betrachtung über AIS

Mehr Sicherheit auf See durch neue Technik

AIS – „Automatisches Identifikations System“. Als das AIS aufkam, fragte ich mich: „Was ist das nun schon wieder“? Nach einer sehr flüchtigen Beschäftigung mit dem Thema kam ich zu der Überzeugung: „So etwas brauchen wir nicht“. Vor zwei Jahren kaufte ich mir ein Buch darüber und – nachdem ich es gelesen hatte – schaffte ich mir dies Gerät bzw. diese Einrichtung an. Warum?

Im letzten Jahr waren wir mit unserem Boot im Kattegat von der Insel Anholt in Richtung schwedische Westküste unterwegs. Die Sicht war schlecht. Dabei hatten wir es mit sechs Frachtern zu tun. Drei Aufkommer, deren Geschwindigkeit schwer zu schätzen war. Wir wussten auch nicht, ob sich die Schiffe an Tiefwasserwege halten würden. Wie erwartet taten sie es nicht. Statt, wie nach der Seekarte vorgesehen, einen Knick zu fahren, liefen sie einfach geradeaus.

Inzwischen ist das AIS unser wichtigstes Gerät. Es beginnt bereits schon von Kiel nach Langeland. Der Dampferverkehr dort hat es in sich. Mit dem Gerät kann ich bis ca. 20 Seemeilen weit sehen, was da unterwegs ist und mir in die Quere kommen könnte. Und ich kann mich entspannt auf die Begegnungen vorbereiten. In diesem Jahr sah es auch im Kattegatt schon erheblich besser aus. Dank AIS konnten wir auf unserem Plotter genau verfolgen, welchen Kurs die Schiffe liefen. Dazu konnten wir Geschwindigkeit und Entfernung zu uns sehen. Allein die Fähren im Großen Belt von Ebeltoft nach Seeland laufen 39 Knoten! Die Fähre von Aarhus an die schwedische Westküste bringt

es immerhin auf 16,5 Knoten. Unsere Reisegeschwindigkeit ist dagegen ja sehr gering.

Ich bin von dieser Technik wirklich beeindruckt. Sie ist einfach zu installieren und zu handhaben. Eine extra Prüfung braucht man (bisher) ausnahmsweise nicht. Nur die Anmeldung bei der Post ist erforderlich. Zu dem Gerät wird eine CD mitgeliefert, der man entnehmen kann wie es geht.

Also wieder ein Stück mehr Technik an Bord. Aber auch ein großes Stück Sicherheit. Wenn ich an die ersten DECCA-APN in den 80er Jahren denke! Die waren damals eine Revolution. Trotzdem wollte da auch erst niemand ran. Heute ist das satellitengestützte immer wieder verbesserte GPS Standard auf jeder Yacht.

P. Wannack

Kap Hoorn liegt an der Schwanenwik

Oder: back to the roots

„Die Alster ist sicherlich schön und auch sehr praktisch, so direkt vor der Haustür. Aber nach einer Weile kennt man jedes Teichhuhn mit Vornamen. Und immer nur zur Kennedy-Brücke zu tingeln fühlt sich an wie im Hafen bleiben. Einmal bin ich sogar auf der Jolle eingeschlafen und erst durch die Geräusche aufgewacht, die mein Mast in einer Trauerweide verursachte.“ Dieses Statement von Stephan Boden in seinem Buch „: Kleiner segeln, größer leben. Digger Hamburg“, kürzlich bei Delius Klasing erschienen, kann ich nicht unkommentiert lassen.

Ja, schön ist die Alster, sehr schön sogar, vom Land wie vom Wasser aus gesehen. Und praktisch ist sie auch, so mitten in der Stadt, schnell

zu erreichen. Nur mit dem Parken in Hafennähe ist es nicht immer einfach. Das muss man in Kauf nehmen. Dafür braucht man für die Törnplanung keinen Tidenkalender.

Die Alster ist das Ur-Segelrevier der Hamburger. Wenn man bei einer Ausdehnung von 0,5 mal 1,5 Seemeilen überhaupt von einem Revier sprechen kann. Ruderer waren die ersten Wassersportler auf der Alster. 1834 gründeten junge Engländer den „Union Boat Club“, 1844 zogen die Hamburger Ruderer nach und veranstalteten auch das erste Wettsegeln. Da stand an der heutigen Lombardsbrücke noch eine Windmühle. An der Alster wurde 1868 der Norddeutsche Regatta Verein und genau 20 Jahre später in dessen damaligen Clubhaus der Deutsche Segler-Verband gegründet, im Die Alster ist vor allem Revier der Jollen und offenen Kielboote. Aber man sieht auch einige „Dickschiffe“. Das war schon einmal so. Vor dem Bau des Hamburger Yachthafens auf Waltershof hatten auch SVAOe-Segler, unter anderem die Brüder Schaper, Yachten auf der Alster, zur Elbe mussten sie schleusen.

Es heißt: „Wer auf der Alster segeln kann, der kann überall segeln.“ Na ja, Segler neigen zur Übertreibung. In einer Sturm-Nacht vor dem Kap Finisterre auf einer DHH-Yacht hatte ich nicht das Gefühl, dass mir meine Alstererfahrung irgendwie von Nutzen sein könnte. Mit meterhoher See muss man sich auf der Alster zwar nicht herumschlagen. Aber richtig wehen tut es dort auch schon mal. So wie an jenem Regatta-Sonabend. Die Eisverkäuferin auf dem Steg nebenan guckte begeistert zu. „Super! Gleich kentert wieder einer!“

Je langsamer du segelst, desto größer wird das Revier. Wie klein die Alster werden kann, habe



Begegnung auf der Alster (Illustr. Sux).

ich auf dem Drachen der Burrleins erfahren. Bei gutem Wind kamen wir ratzfatz von der Kennedy- zur Krugkoppelbrücke. Am größten wird die Alster, wenn die Flaute immer flauer wird. Dann hast du das Gefühl, bis rüber zur Schwanenwik ist es so weit wie zum Kap Hoorn. Du dümpelst mit anderen Seglern um die Wette, und die vorbeirasenden Kanuten und Tretbootfahrer gucken dir schadenfroh zu. Wie ging das noch mal mit dem Relingslog? Meter mal zwei durch Sekunden!

Einschlafen sollte man aber auch bei Flaute nicht. Erst recht nicht bei Wind. Wobei „der Wind“ auf der Alster „viele Winde zugleich“ sein kann. Sagt doch schon die Festschrift des NRV zum 50-jährigen Jubiläum 1918: „Die Alster mit ihren Fallböen, dem chancenreichen Wechseln der Winde, legt jedem Steuermann

die Pflicht auf, keine Sekunde unbenutzt zu lassen.“

Aufpassen muss man auch, weil zumindest an schönen Wochenend-Nachmittagen eine große Fahrzeugdichte herrscht. Regatta- und Fahrtensegler, Ruder-, Paddel- und Tretboote, neuerdings auch Stand-up-Skipper auf ihren Brettern. Die Alster hat ihre eigene Vorfahrtsregel: rechts vor links. Auch das macht die Sache manchmal spannend. Die Ruderer auf ihrer Trainingsstrecke am westlichen Ufer sind besonders zu beachten. Mit Steuermann geht ja noch: Da guckt wenigstens einer voraus. Wenn Trommelrhythmus übers Wasser tönt, dann sind Drachenboote unterwegs. Und dann gibt es natürlich auch die Großschiffahrt: die Alsterdampfer, die ihr verbrieftes Wegerecht konsequent wahrnehmen. Das kann zu kitzligen Situationen führen. Andererseits sichern die Dampfer den Seglern ein interessiertes Publikum, dem man eine gelungene Wende oder Halse demonstrieren kann. So mancher Fahrgast, ob Kind oder Erwachsener, mag denken: „Das möchte ich auch können!“, und so lässt sich auf der Alster schön für den Segelsport werben.

Die beste Werbung für den Segelsport sind aber die Opti-Kinder. Bewundernswert, wie sie ihre Boote beherrschen, sich auch bei richtig Wind aufs Wasser trauen.

Windanzeigen sind die Flaggen auf dem BAT-Haus am Alsterufer hinter dem Hafen und die Flaggen auf dem Atlantik-Hotel gegenüber. Oft allerdings täuschen sie über den wahren Wind auf dem Wasser. Da kann es ganz anders sein. Man kann erleben, dass man in einer Flaute dümpelt, und ein paar Bootslängen weiter ein anderer flott vorankommt.

Strahlend blauer Himmel, frischer Nordost mit Böen. Die da draußen Regatta segeln, haben richtig zu tun. Im Jollenhafen an der Kennedybrücke bocken die Boote an ihren Leinen. In den Riggs klappert es, manchmal pfeift es sogar. Wer jetzt raus zu den Takelbojen will, liegt auf Legerwall, muss aufpassen, dass er nicht mit dem Mast in den Trauerweiden hängen bleibt. 60 Liegeplätze hat der Hafen. Da sieht man Piraten, Zugvögel, Conger, 505er und auch Kielboote liegen am Steg. Eine der VB-Jollen im Hafen ist meine „Crinoma“. Sie kam als Schulboot für die SVAOe-Jugend von der Elbe auf die Alster. So mancher hatte auf ihr seinen A-Schein gemacht. In den Gestellen auf der Steganlage liegen die vielen Optis. 20 Wasserliegeplätze stehen der SVAOe zur Verfügung. Die gehört zu den Gründern der Anlage. 1975 kaufte sie gemeinsam mit dem SC Rhe und dem Yachtclub Meridian die Wassernutzungsrechte für den Bau des Hafens. Inzwischen gibt es weitere Nutzer der „Jollenhafen-Gemeinschaft Alsterufer e. V.“.

Die Manager des Hafens können stolz auf die Anlage sein. Sie wird mit Hilfe zahlreicher Freiwilliger und auch durch Spenden unterstützt shipshape gehalten. Im Winter werden die notwendigen Reparatur- und Erneuerungsarbeiten erledigt. Dann ist von den Hafensliegern Einsatz gefordert. Als besonders umweltfreundlicher Hafen wurde die Anlage schon fünfzehn Mal in Folge mit der „Blauen Europa Flagge“, 2008 sogar mit einer Plakette ausgezeichnet. Bei der SVAOe sind Volker Burrlein und Detlef Flentge für das Alsterufer zuständig.

Meine ersten seglerischen Begegnungen mit der Alster hatte ich als Junge in der Nachkriegszeit – da baute ich gemeinsam mit Freun-

den Modellboote, einfache Schichtmodelle. Die Risse zeichneten wir selbst nach Vorlagen aus Büchern, auf Butterbrotpapier und mit Hilfe von Straklatten. Die Schichten wurden aus Kistenbrettern gesägt, mit im Kochtopf gekochtem Leim aufeinander geklebt und dann geduldig mit Stechbeitel und Schleifpapier in Form gebracht. Kielballast wurde aus in den damals noch reichlich vorhandenen Häusernresten gesammelten Resten von Bleileitungen gegossen. Wir ließen die Boote zwischen Harvestehuder Weg – damals reichten die Gärten dort teilweise noch bis ans Ufer –, Krugkoppelbrücke und Bellevue segeln. Mein liebstes Boot ging allerdings durch Seeräuber verlustig. Zwei große Jungs in einem Kanu fischten es vor der Krugkoppelbrücke auf und nahmen es einfach mit. Rund zwanzig Jahre später absolvierte ich an

der Alster, im HSC-Clubhaus, die Prüfung für den damaligen B-Schein. Geprüft wurde nur die Theorie, meine Praxis-Fähigkeiten hatte ich am Tag vorher selbst einer Prüfung unterzogen: Ich mietete mir eine Jolle bei Seebeck, segelte eine Stunde lang hin und her. Zurück am Steg fragte ich den Bootsvermieter: „Wie war’s?“ – „Sah gut aus, nur die Fock stand immer auf der falschen Seite!“ So hatte ich auch das gelernt. Ich segelte in einer Haltergemeinschaft auf der Ostsee, mit „Crinoma“ und einer Caprice auf der Elbe, mit dem DHH auf dem Mittelmeer, Nun bin ich wieder auf der Alster gelandet. Back to the roots.

Mein bleibendes Alster-Erlebnis: Anfang November vor Jahren. Die reguläre Liegezeit war schon abgelaufen. Aber ich hatte es irgendwie nicht geschafft, rechtzeitig den Transport



FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

Eine Länge voraus.



Firmenich GmbH & Co. KG Yachtversicherungen
Chilehaus B • Fischertwiete 1 • 20095 Hamburg
Tel 040.328 101 731 • info@firmenich-yacht.de
www.firmenich-yacht.de

Ein Unternehmen der



GOSSLER, GOBERT & WOLTERS GRUPPE

zum Winterlager zu organisieren. So kam es zu einem reichlich verspäteten Absegeln. Bei leichtem, kühlem Wind segelte ich eine letzte Runde, als ein Heißluftballon dicht über dem Wasser auf „Crinoma“ zu trieb. So niedrig und langsam, dass es zwischen Segler und Ballonfahrern zu einem Klöhnsnack kommen konnte. Wir wünschten uns gute Fahrt, dann gaben die Ballonfahrer Gas, stiegen höher und zogen übers Hotel Atlantik davon. Die Alster ist immer gut für eine Überraschung.

Norbert Suxdorf

Rückwärts einparken?

Eine tief(en)sinne Betrachtung

Vor jedem Anlegemanöver pflegt ein Schipper ein trockenes Maul zu bekommen (das ist übrigens der Grund, warum es nach dem Anlegen immer einen Drink gibt!). Zu vieles gibt es zu bedenken: Finde ich einen freien Liegeplatz? Ist ausreichend Wassertiefe vorhanden? Weht der Wind von der richtigen Seite? Hilft mir der Schraubeneffekt oder lässt er mein Heck beim Aufstoppen abklappen? Setzt ein Strom quer? Ist der Pfahlabstand groß genug? Laufen alle Leinen klar? Passen meine Bootslänge und mein Drehkreis zu den Hafenabmessungen? Solche und ähnliche Fragen verschaffen dem Schiffsführer schon einige Unruhe. Hinzu kommen die Momententscheidungen, die aus der Situation heraus getroffen werden müssen und auch falsch ausfallen können. Also Gründe genug, ein wenig aufgeregt zu sein und sich auf das Anlegen mit Sorgfalt vorzubereiten.

In den Nordseehäfen findet man meist Schwimmstege und Ausleger, die das Anlegen wenig problematisch machen, oder man geht

traditionell längsseits. In der Ostsee werden aber, wegen der geringen Wasserstandsunterschiede, auf Pfählen gegründete, feste Stege und Heckpfähle bevorzugt. Da muss man schon mehr aufpassen: Die Fender werden zwar auf richtige Länge befestigt, aber dann zunächst an Deck gelegt, damit sie nicht an den Pfählen hängen bleiben und das ganze Manöver versauen. Wer keine Scheuerleiste hat, macht sich Sorgen um seine Außenhaut. Die Achterleinen sind mit Palstek längs Deck auszulegen, um sie bei der Durchfahrt möglichst über beide Heckpfähle zu werfen und zum rechtzeitigen Einstoppen zu nutzen. Schmale Schiffe bekommen da manchmal Schwierigkeiten, andererseits haben sie den Vorteil, dass breite Schiffe nicht in die „Box“ passen und folglich eher ein Liegeplatz zu finden ist.

Wie der jeweilige Hafen auch beschaffen ist, so gab es bis vor wenigen Jahren doch einen festen Grundsatz: man fährt vorwärts „in die Box“. Jedes Boot, selbst ein schlecht zu manövrierendes, lässt sich so am besten in eine Lücke bringen. Dieses Prinzip wird bei modernen Booten allerdings mehr und mehr über den Haufen geworfen. Und das hat Folgen.

Wer Kunde bei den privaten Seefunkstellen DP 07 ist, kann nach dem Seewetterbericht in den zweifelhaften Genuss der „Großen Konferenz von Borkum bis Bornholm“ kommen, wenn man nicht vorher abschaltet. Wir ließen neulich den Empfänger laufen, um mal zu hören, was dort so geplaudert wird. Nach verschiedenen travel reports meldete sich ein ungehaltener Schipper aus dem Hafen Lohme. Er beschwerte sich, dass er beim Rückwärts-Anlegen Grundberührung mit dem Ruder

bekommen und es ziemlich beschädigt habe. Im Hafenhandbuch sei eine Wassertiefe von 2 bis 3 Metern angegeben, was offenbar nicht gestimmt hat. Er warf dem Hafenmeister vor, diese Abweichung nicht an die Autoren des Handbuchs gemeldet zu haben, und nun hätte er den Schaden.

Man kann, ohne dabei gewesen zu sein, ein paar Gedanken an diesen Vorfall knüpfen. Wir lassen es einmal dahingestellt, ob der Hafenmeister seinen Hafen abloten und eventuelle Mindertiefen melden muss. Es gibt immerhin mindestens drei Herausgeber jeweils verschiedener Hafenhandbücher. Wenden wir uns lieber anderen Gedanken zu.

Mit Sicherheit wäre nichts passiert, hätte der Schipper wie allgemein üblich vorwärts angelegt. Am Steg ist immer etwas weniger Was-

sertiefe als weiter zur Hafenmitte. Und da der größte Tiefgang erst kurz vor der Schiffsmittle auftritt, hätte vermutlich alles gepasst. Selbst wenn die Wassertiefe tatsächlich nicht ganz ausgereicht hätte, wäre die Grundberührung schadlos am Kiel passiert und nicht am empfindlichen Ruder. Das muss ein Schipper eigentlich in Rechnung stellen. Gehört ins Feld der Seemannschaft.

Aber einen Grund für das ungewöhnliche „Rückwärtseinparken“ kann man sich schon denken. Moderne Industrie-Serienyachten der Lifestyle-Kategorie zeichnen sich dadurch aus, dass sie mit Ausnahme der ballastierten Kielflosse fast kein Unterwasserschiff haben. Den notwendigen Auftrieb holen sie sich in der Ruhelage durch nur geringes Eintauchen des Rumpfs, da die große Breite dazu beiträgt.

 <p>DIREKT AM HAMBURGER YACHTHAFEN!</p> <h1>YACHTPROFI.DE</h1> <p>Gute Teile, guter Service.</p> <p>Ausrüstung von A-Z • Farben • Drahtverarbeitung Beschlüge • VA-Schrauben • Sanitär • Elektrik</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>	

Da der Markt für diese Yachten aber ein großes Raumangebot unter Deck verlangt, erhöhen die Konstrukteure schamlos den Freibord und schaffen Boote wie Wohnwagen. Man kann sie vom Steg aus über den Vorsteven nicht mehr erklimmen, wenn vorwärts angelegt worden ist. Das Cockpit ist bei diesen Bootstypen aber üblicherweise nach achtern offen, oder der Spiegel hat eine Zwischenplattform. Beim Rückwärtsfestmachen kann man also mit leichtem Schritt problemlos an und von Bord kommen, selbst wenn man etwas übergewichtig ist. Noch ein weiterer Grund erleichtert das Anlegen mit dem Heck voraus, wenn man es denn will. Bei besagten Yachten stellt sich wegen des in Querrichtung fast horizontalen

Unterwasserschiffbodens nur ein minimaler Schraubeneffekt ein, so dass diese Schiffe unter Maschine rückwärts meistens fast so gut fahren wie vorwärts. Eigner von Langkielern staunen immer wieder. Allerdings muss man, um rückwärts ausreichende Ruderwirkung zu erzielen, genügend Fahrt haben. Und da kann es schnell zu einem Schaden kommen, vorzugsweise am Ruder.

Führer besagter Yachttypen finden also durchaus Gründe, mit dem Heck zum Steg anzulegen. Alle anderen lassen es lieber bleiben und genießen es, wenn sie im Cockpit sitzen, schön weit weg vom Treiben auf dem Steg zu sein und sich nicht in die Becher gucken zu lassen.

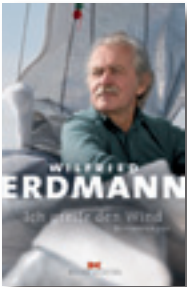
GAN

Für Bücherschapp und Kartentisch

Der neue Erdmann

Wilfried Erdmann ist nicht nur ein außergewöhnlicher Segler, er schreibt auch außergewöhnlich – ob über seine erste Weltumsegelung, über seine Nonstopp-Umrundung gegen den Wind, über eine Jollenreise auf der Ostsee oder über einen Trans-Atlantik-Chartertörn mit einer Crew von Preisausschreiben-Gewinnern. Nun, mit 70 Jahren, war es Zeit für ihn, sein Leben aufzuschreiben. Es ist ein dickes

Buch geworden – 640 Seiten, ein großes Lese-Erlebnis und –abenteuer und ein Erfahrungsgewinn (nicht nur) für Segler. „Ich greife den Wind – Erinnerungen“ ist im Delius Klasing Verlag erschienen und kostet 24,90 Euro.



Im Notfall das Richtige tun

Bei einem Unfall oder einer ernsthaften Erkrankung auf See kommt es darauf an, einen kühlen Kopf zu behalten und kompetent Erste Hilfe leisten zu können, bis professionelle Hilfe kommt. Deshalb gehört der umfassende Leitfaden „Medizin auf See“ von Meinhard Kohfahl in die Bordbücherei. Er ist jetzt in dritter, vollständig überarbeiteter und erweiterter Auflage beim Delius Klasing Verlag erschienen. „Medizin auf See“ ist in einer auch für Nichtmediziner verständlichen Sprache geschrieben und übersichtlich gegliedert in Kapitel wie „Notfälle“, „Diagnose durch Leitsymptome“,



„Angemessene Erste Hilfe bei Unfällen und Krankheiten“ sowie „Weitere Behandlung und Transport“. Darüber hinaus gibt es Informationen zur Einrichtung einer dem jeweiligen Fahrtgebiet entsprechenden Bordapotheke und die funktärztliche Beratung (Medico-Gespräch). Abgerundet wird das 508 Seiten umfassende Buch durch ein Verzeichnis der medizinischen Fachausdrücke in Deutsch und Englisch. „Medizin an Bord“ kostet 49,90 Euro.

Wetter und See verstehen

Intensive Beschäftigung mit der Wetterkunde ist eine Voraussetzung für sicheres Segeln, auf Törns und bei Regatten. Wie verschiedene Wetterlagen entstehen, wo und wie man zuverlässige Informationen darüber einholen

kann, erläutern die drei renommierten und praxiserfahrenen Autoren Ralf Brauner, Boris Herrmann und Hans-Jörg Nafzger in „Wetter auf See“. Neben lokalen und regionalen WetterEreignissen werden Tropen und Polarregion ebenso beleuchtet wie See-gang und Meeresströmungen. Zahlreiche Fotos und Grafiken unterstützen das Verständnis. Ein Glossar sowie ein Stichwortverzeichnis runden diesen 200 Seiten umfassenden Wetter-Leitfa-den ab. Er wurde durch die Kreuzer-Abteilung des Deutschen Segler-Verbandes gefördert, ist im DSV-Verlag erschienen, wird von Delius Klasing vertrieben und kostet 29,90 Euro.



Seekarten klassisch + digital · Elektronische Navigation
 Ab sofort NEU: Sicherheitsausrüstung
 Passend für Ihren Törn. Jetzt auch bei uns erhältlich!

Lifeline
 Rettungs-Beleuchtung
 Life jacket Seago 305S

Karte: © BSH

SICHER AUF ALLEN KURSEN !

member of GLOBAL NAVIGATION SOLUTIONS

HanseNautic

Chart agent since 1920

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

BINNENKARTEN ATLAS 4

Elbe – Hamburg

Bereits zur Hanseboot 2013 ist ein neuer Revierführer für die Elbe von Cuxhaven über

Hamburg bis Magdeburg erschienen. Er kommt im handlichen Format DIN A3 daher und wird dank seiner praktischen



Spiralbindung sicherlich viele Anhänger finden. Bedenklich allerdings finden wir, dass der Atlas, auf dessen Titel der Jahrgang 2014 gedruckt ist, bereits im Oktober 2013 erschienen ist und somit unter dem Gesichtspunkt der Aktualität bestenfalls auf dem Stand des Sommers 2013 sein dürfte. Der BINNENKARTEN ATLAS 4 umfasst 30 Einzelkarten im Maßstab



1:40.000 sowie Detailkarten u.a. von der Alster im Maßstab 1:10.000 und dem Mühlenberger Loch (1:20.000). Darüber hinaus enthält der BINNENKARTEN ATLAS 4 ausführliche Reviereinformatoren und Hinweise für Skipper und Crew, die eine sinnvolle Törnplanung für den Urlaub und sichere Navigation ermöglichen. Im BINNENKARTEN ATLAS 4 ist ein Produktschlüssel enthalten, der zur kostenlosen Freischaltung der digitalen Karten in der KARTENWERFT APP berechtigt. Hrsg. KARTENWERFT 39,90 Euro.

Zu guter Letzt Wem soll man glauben?

„Insgesamt sei aber bei den Wassersportlern durch die Bank eine Verschlechterung der Seemannschaft zu verzeichnen.“

Die Wasserschutzpolizei Bremen auf der diesjährigen Versammlung des Fachverbandes Seenot-Rettungsmittel in Bremen

„Die Zahl der Einsätze, die für Jollen- und Dickschiffscrews gefahren werden, sind laut DGzRS –Herbstbilanz (2013) im dritten Jahr in Folge rückläufig.“

Die DGzRS – bei Vorstellung ihres Jahresberichtes

Schlag nach bei Churchill, der einst dazu passend meinte: „Ich glaube nur den Statistiken, die ich selbst gefälscht habe.“

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

Neumühlen 21, 22763 Hamburg, Tel. 040/881 1440,
Fax 040/880 7341, E-Mail: mail@svaoe.de,
Internet: www.svaoe.de

Bürozeiten der Geschäftsstelle:

Dienstag bis Freitag 8.30 bis 12.30 Uhr,
Dienstagnachmittag 15.00 bis 19.00 Uhr,
Montags ist das Büro geschlossen

Bankverbindung: Hamburger Sparkasse
IBAN DE60200505501265103992 / BIC HASPDEHHXXX

Redaktion: Jürgen Chr. Schaper, Oevelgönne 10,
22605 Hamburg, Tel. 040/880 4966, Mobil 0171/3710797,
Fax 040/600 878 81, E-Mail: nachrichtenblatt@svaoe.de
Die Redaktion behält sich vor, eingesandte Texte zu kürzen.

Druck: bertheau druck GmbH, Marie-Curie-Straße 10,
24537 Neumünster, Tel. 04321/51061, Fax 04321/51970,
E-Mail: info@bertheau-druck.de

Anzeigen: SVAOe, Neumühlen 21, 22763 Hamburg,
Tel. 040/881 1440, Fax 040/880 7341,
E-Mail: mail@svaoe.de

Die Bezugsgebühr ist im Mitgliedspreis enthalten.
Die Clubnachrichten erscheinen sechs Mal im Jahr.
Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier.