

SVAOe NACHRICHTEN

4-2015 JULI / AUGUST

Hydraulik mit System



Seit über 50 Jahren setzen wir Maßstäbe in der Hydraulik. Gemeinsam mit unseren Kunden entwickeln unsere Techniker und Ingenieure innovative Lösungen in der hydraulischen Antriebs- und Steuerungstechnik. Dabei begleiten wir Sie durch alle Leistungsphasen Ihrer Projekte – von der Planung bis zur Inbetriebnahme.

Mit unseren 390 Niederlassungen sind wir stets in der Nähe unserer Kunden. Weltweit bieten wir das komplette Programm der Hydraulik aus einer Hand – persönlich, schnell und zuverlässig. Unsere 280 Einsatzfahrzeuge des Hydraulik-Sofortservice sind stets nur einen Anruf entfernt – und das rund um die Uhr.

HANSA-FLEX AG

4 x im Großraum Hamburg:

Niederlassung Billbrook, Tel.: 040 7328333

Niederlassung Stellingen, Tel.: 040 5402028

Niederlassung Wilhelmsburg, Tel.: 040 7524270

Niederlassung Stade, Tel.: 04141 7798890

hwi@hansa-flex.com • www.hansa-flex.com



HANSA/FLEX
Systempartner für Hydraulik



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

93. Jahrgang

Juli / August 2015

Nr. 4

Nach Sonnenuntergang...



Schon im Mai/Juni-Heft schrieben wir an dieser Stelle, dass das Frühjahr sehr kühl war. Schließlich dauerte es bis Ende Juli, bis es einmal richtig warm wurde. Auf der Ostsee füllten sich die Gästeplätze in den Yachthäfen nur sehr zögerlich. Selbst in Anholt und Skagen war Ende Juni noch Auswahl vorhanden. Das Thema Erderwärmung spielte in den Bord-zu-Bord-Gesprächen keine nennenswerte Rolle. Auch auf unserem Bild, das auf der Otterndorf-Veranstaltung von Wolfgang K. Reich aufgenommen wurde, sieht man, dass schon bei Sonnenuntergang warme Kleidung nötig war, wenngleich das Gespräch nicht zu leiden schien und auch wohl das Bier schmeckte.

In dieser Ausgabe

Editorial

- 3** *Der Vorsitzende über die Wichtigkeit der Jüngsten-ausbildung. Nachfolger für den scheidenden Jüngstenobmann gesucht.*

Thema und Meinung

- 4** Seemännische Grundfertigkeiten. *Technik macht das Segeln leichter – handwerkliche Kenntnisse gehen verloren. Götz-Anders Nietsch macht sich Gedanken.*

Aus dem Mitgliederkreis

- 7** Peter Otto Schlichting gestorben
8 Einladung Absegeln
9 Geburtstage im September/Oktober
10 Neuaufnahmen Juli/August
10 Zeichnen oder malen Sie doch mal für uns!

Von den Regattabahnen

- 11** Die Glückstadtwettfahrten 2015. *Klaus Pollähm kommentiert.*
12 Edinburgh-Regatta. _____
Diesmal sollte auf „Tamam“ alles klappen. Aber dann versagte ein Fallschäkel...
16 Premiere des neuen Blauen Bandes – ein Erfolg. _____
Marcus Boehlich schildert, wie das Experiment mit drei Einzelwettfahrten gelang.
20 Rupenhorn-Regatta
20 J24-Europameisterschaften in La Crouesty
22 Travemünder Woche



Fahrtensegeln in der SVAOe

- 23** Otterndorf-Veranstaltung wieder gelungen. *Fest und Segeln übertrafen alle Erwartungen. Eigentlich störte nur das Blaue Band.*
28 SVAOe-Rallye 2015. *Teilnehmer sehr zufrieden bis begeistert – ein Vorbericht.*
28 Wetterberichte und Logbuchführung. *Hartmut Pflughaupt schildert, wie man sich an die technische Entwicklung anpassen kann.*
29 Ein Geniestreich – „Luv“ in Nova Scotia. *Heiko Tornow erzählt Interessantes von der anderen Seite des Atlantiks.*

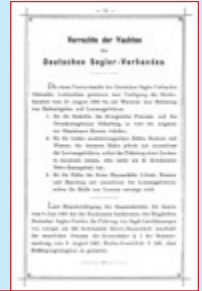


Aus dem DSV

- 31** Neues vom Sportsee- und Sporthochseeschifferschein
32 Personelle Veränderungen

Dies und Das

- 32** Maritime Landschaft Unterelbe
32 Kinderreisepass, wenn Sie mit Kindern nach Dänemark segeln
33 Werner („pinselt alles“) Schulz gestorben
34 Einladung Spieleabend
34 Der Tod des Lotsen Röhrs. *Peter Gnass holt eine alte Geschichte aus der Vergessenheit.*
36 100 Jahre Echolot
37 Einladung Herbstfest
38 Kein Hafengeld. _____
Jürgen Schaper gräbt ein Privileg aus der Kaiserzeit wieder aus.
39 Michael Dibowski bleibt am Ruder
39 Die Geschichte der A-Klasse. _____
Klaus Pollähm hat ein fachkundiges Buch geschrieben.
40 Urlaubsgrüße von den Kornaten
41 Segler, Maschinenfahrzeuge, Ausweichregeln. *David und Goliath vertragen sich.*
41 Zu unserem Titelbild. *Claudia Berg-Hummelt hat für ihren Mann Stefan eine besondere Einladungskarte zum Geburtstag gestaltet.*



Für Bücherschapp und Wand

- 42** *Norbert Suxdorf hat Neuerscheinungen gelesen und angesehen.*
44 *Zu guter Letzt. Marcus Boehlich kocht Möwensuppe.*

Beilagen

Ausschreibung Elbe-Ausklang-Regatta
Anmeldung Führerscheinkurse

Umschlagillustration von Claudia Berg-Hummelt: Einladungskarte zum 60sten Geburtstag.

Spaß mit Opti-Kindern

17:00 Uhr – Jollenhafen-Anlage Alsterufer 2, an einem Montag im Mai 2009: Opti-Training 20–30 (gefühlte 50) SVAOe-Kinder rucksen die Optis aus den Lagerböcken, drängeln sich mit den Booten aneinander vorbei und beginnen mit dem Aufriggeln. Wo es damit noch nicht so richtig klappt, sind die Trainer und Eltern zur Stelle, um Hilfestellung zu geben. Schon bald sind alle Boote im Wasser, die Kinder paddeln oder segeln auf die Alster, und das Training kann beginnen.

Aber nicht nur dort herrscht Aktivität. Auf der Anlage packen Eltern ihre mitgebrachten Kühltaschen aus, beginnen mit dem Broteschmierer, Getränke werden auf den Tischen aufgebaut, und schon bald ist alles bereit – der vom Training erschöpfte Nachwuchs möchte schließlich anschließend wieder zu Kräften kommen. Doch noch sind sie nicht zurück, und es ist Zeit genug für einen Klönschnack unter Müttern und Vätern.

Dieses Szenario konnte man nicht nur am besagten Montag im Mai erleben; so oder ähnlich spielt es sich seit Jahrzehnten am Alsterufer ab. Warum ich diese kleine Geschichte erzähle? Als frischgebackener Vorsitzender unserer Vereinigung konnte ich an diesem Tag die aufgeregte, fröhlich-hektische Betriebsamkeit unseres Segler-Nachwuchses beobachten und hatte – wie alle – meinen Spaß dabei. Damals wie heute war und ist Thomas Lyssewski der „Chef“ dieser Veranstaltung, nur er weiß, wie lange er schon die Ausbildung und unsere Regatten im Opti-Bereich organisiert, und nur er weiß, mit welchem Aufwand das ganze Drumherum verbunden ist...

Alles hat seine Zeit. So auch die Amtszeit von Thomas. Seine Kinder, die er im Opti zum Segeln gebracht hat, sind längst erwachsen und selbst ehrenamtlich in der SVAOe aktiv (Jonas war vor Jahren unser erster FSJler, jetzt kümmert er sich um unser Segel-Bundesliga-Team). Thomas also wird sein Amt als Opti-Obmann niederlegen – wer will es ihm nach einer so langen Amtszeit verdenken?

Wie geht es weiter mit unserer Opti-Ausbildung? Diese Frage stellt sich der Vorstand seit einiger Zeit, und eine Antwort auf diese Frage konnte bisher leider nicht gefunden werden. Natürlich sind wir uns darüber im Klaren, dass die Vielzahl der Aufgaben, die Thomas bisher allein geschultert hat, künftig auf mehrere Schultern verteilt werden muss. So geht heute mein Appell an Sie, unsere Mitglieder: Helfen Sie uns bei der Ausbildung unseres Nachwuchses – sei es bei der Betreuung der Kinder, sei es als Trainer oder im organisatorischen Bereich bei Regatten oder Wochenend-Ausfahrten. Die Bandbreite ehrenamtlicher Aufgaben ließe sich im Bereich der Jugendarbeit beliebig erweitern; daher meine Bitte: Melden Sie sich doch einfach in der Geschäftsstelle und bieten Sie Ihre Unterstützung an – wie es seit 110 Jahren gelebte und bewährte Tradition in der SVAOe ist. Sie werden es vielleicht noch nicht wissen, die Arbeit in den SVAOe-Teams macht obendrein noch Spaß!

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine sonnige Rest-Saison 2015.



Ihr Andreas Völker

«*Helmsmen are ten a penny,
but a good seaman
is a pearl of great value.*»
(*The Uffa Fox Book of Sailing*)

Seemännische Grundfertigkeiten

Alles nicht mehr nötig?

Das hat wohl schon jeder einmal erlebt, der auf herkömmliche Art zur See fährt: Es war ein schöner Segeltag, mit allerlei Arbeit zwar, einigen Vorsegel- und Reffmanövern, aber nun steht man kurz vor dem angesteuerten Hafen. Von achtern nähert sich in einiger Entfernung eine große Yacht mit modernem Segelprofil.

Na, vor der wird man es wohl noch schaffen, in den Hafen zu kommen. Schnell in den Wind und das Vorsegel runter. Dabei kommt in dem Schwell ganz schön Wasser über, und der Vorschiffsmann wird nass. Vorsegel erst mal mit Zeisingen sichern. Dann das Großsegel. Nochmal in den Wind. Es fällt nicht ganz von alleine, man muss erst am Mast arbeiten und das Vorliek nach unten zerren, dann zunächst vorläufig auftuchen und sichern. Maschine starten, Festmacher zurechtlegen, Fender ausbringen. In der Zwischenzeit ist die Yacht von achtern gleichauf, lässt das Vorsegel flattern und rollt es ein. Dann dasselbe mit dem Großsegel, das im Mast verschwindet. Im Hafen helfen ihr Bug- und Heckstrahlruder, um sich berührungslos und ohne helfende Hand in eine Lücke einzufädeln. Wir suchen immer noch einen Platz, da sitzen auf der großen Yacht schon längst zehn Leute im Cockpit mit Gläsern in den Händen. Was die wohl alle ge-

macht haben? Wir selbst müssen, nachdem wir schließlich mit Mühen fest sind, erst mal das Vorsegel abschlagen und zusammenzulegen, dann das Großsegel ordentlich auftuchen und die Persenning drüber. Den anderen schmeckt ihr Drink. Wir, ein wenig erschöpft, fragen uns, ob sie den überhaupt verdient haben.

Man muss es zugeben, der Fortschritt in der Segeltechnik ist beachtlich. Von der Elektronik wollen wir hier ganz schweigen. Es geht nur um das Elementare, um den Umgang mit einer sehr alten Kultur, um die Handhabung von Booten, die unter Nutzung des Windes fortbewegt werden. Dabei haben sich Fertigkeiten herausgebildet, die überall auf der Welt ganz ähnlich angewendet werden. Seeleute erkennen sich, wie sie sich an Bord bewegen, eine Leine oder ein Segel anfassen oder ein Schiff festmachen. Auch die Begrifflichkeiten an Bord, die Kommandosprache und die Orientierung von Boot und Wind gleichen sich in allen Sprachen. Was wie gemacht werden muss, kommt durch die Praxis zu überall gleichem Ergebnis. Ein Handwerk hat ein Endstadium gefunden. Die Grundfertigkeiten, die dazu notwendig sind, erscheinen unveränderbar.

Ist es aber wirklich so? Braucht eine moderne Segeltechnik noch die herkömmlichen Fertigkeiten? Oder andere? Oder gar keine mehr?

Wir lehren in unserem Verein die herkömmlichen Fertigkeiten noch beim Kuttersegeln und in der Führerscheinausbildung. Beim Sportbootführerschein-See werden acht Knoten verlangt: Achtknoten, zwei halbe Schläge, Kreuzknoten, einfacher Schotstek, doppelter Schotstek, Palstek, Webleinstek, Stopperstek. Wofür eigentlich, wenn nur noch gerollt wird? Das Setzen eines einfachen oder vernähten

Taklings, ein Spleiß, eine Bootsmannsnaht, ein Roringstek sind vergessene Künste. Ganz zu schweigen vom Drahtspleiß, vom Bekleiden, vom Marlschlag, vom Grummet. Bei den Traditionsseglern und im „Handbuch für Deckleute“ von Jochen Garrn werden solche Fähigkeiten immerhin noch bewahrt. Man könnte meinen, auf einer modernen Segelyacht wie der eingangs beschriebenen sei als einziger Knoten noch ein Webleinstek bekannt, um die Fender an der Seereling zu befestigen. Doch selbst dafür gibt es heute Kunststoffklammern. Nicht einmal der als Gipfel der Seemannskunst viel beschworene Palstek ist mehr erforderlich, denn zum Festmachen, selbst an einem Pfahl, werden die Leinen nur noch auf Slip genommen und zurück an Bord auf eine Klampe geführt. Wer eines Palsteks noch mächtig ist,

wendet ihn vor lauter Angabe meist dort an, wo er nicht hingehört: zum Befestigen an Ringen oder Augen.

Die Fähigkeit beherrschen, ein Segel ordentlich aufzutuchen, wozu? Es wird doch eingerollt. Die Kunst verstehen, ein Segel zu trimmen, d.h. an allen drei Lieken die Spannung so einzustellen, dass seine Form nach Windgeschwindigkeit und -einfallswinkel den größten Vortrieb erzeugt, wozu? Die Einrolltechnik verhindert jeden Eingriff. Bei auflandigem Wind rückwärts ablegen durch Eindampfen in die Vorspring, wozu? Es gibt doch Bug- und Heckstrahlruder. Die Vorsegelschot mit einer Hilfsleine mittels Stopperstek abfangen, um sie auf einen anderen Holepunkt umzuscheren, wozu? Man rollt das Segel ein, führt die Schot neu und rollt wieder aus. Ein Dinghi pullen und

Wir Segler sind doch nie zufrieden.

Den ganzen Winter überlegen wir doch, was man an Bord noch besser machen kann. Bei vielen Segelkameraden stelle ich immer wieder fest, dass das Bordfernglas nicht gerade das Beste ist. Es soll doch immer alles perfekt sein und da gehört das Fernglas nun einmal dazu. Am besten sogar zwei Ferngläser. Für den Skipper und seinen Mitsegler. Denn vier Augen sehen mehr und Sicherheit geht über alles.

Viele haben z.B. das STEINER Commander Fernglas als Standard an Bord. Aber wenn ich diese älteren Ferngläser mit einem modernen ZEISS, LEICA oder SWAROVSKI Fernglas vergleiche, auch STEINER hat seine Ferngläser mit neuen Vergütungen verändert. So haben diese neuen Ferngläser ein um 40% helleres Bild und ein größeres Sehfeld. Bringen Sie Ihr Fernglas mit zu uns in die Neanderstraße, wir prüfen dieses auf Achsengleichheit und ob es sonst in Ordnung ist. Dann vergleichen Sie Ihr Fernglas mit unseren modernen Ferngläsern und Sie werden staunen, was heute optisch möglich ist.

Kostenlos senden wir Ihnen gern unsere kleine Broschüre „Die Merkmale guter Ferngläser“ und Unterlagen über alles Neue! Aber wir verkaufen nicht nur, sondern reparieren auch in eigener Werkstatt Ferngläser, Kameras und Projektoren.

Wir haben auch modernste Digital-Technik von LEICA – NIKON – CANON – PANASONIC und OLYMPUS am Lager.



FOTO-WANNACK

Neanderstraße 27 · 20459 Hamburg (seit 1931)

Montag bis Freitag von 9 bis 18 Uhr · Tel. 040 / 340182

Info unter foto-wannack.de · Anfragen: E-Mail d.wannack@hamburg.de

wriggen können, wozu? Man hat doch einen Außenborder.

Lamentiert hier ein Ewiggestriger? Fast scheint es so, denn gegen den technischen Fortschritt kann man sich nicht stemmen. Im Allgemeinen erleichtert er das Leben. Aber es geht auch vieles verloren, was Generationen geschaffen haben. An verschiedenen Schulen wird die Schreibschrift bereits abgeschafft, da sie durch das Eintippen auf einer Tastatur nicht mehr benötigt wird. Auswendiglernen? Überflüssig, da alles Wissen auf Knopfdruck abrufbar. Kopfrechnen? Überflüssig, da jedes mobile Endgerät über Rechnerfunktionen verfügt. Kartenlesen? Überflüssig, da das Navigationsgerät den Weg vorgibt.

Möglich, dass die Modernen recht haben. Altbewährte Grundfertigkeiten gehören vielleicht wirklich auf den Müll einer Kultur, auch wenn es denen, die sie beherrschen, schwerfällt, das zuzugestehen. Und dennoch glaube ich, dass das beim Segeln anders ist. Segeln an sich sollte ja, folgt man dem Fortschrittsprinzip, schon längst der Maschinenteknik zum Opfer gefallen sein. Ist es aber nicht, wie jedermann weiß. Es blüht und entwickelt sich. Nicht mehr für Wirtschaft und Erwerb. Aber es ist für viele ein Sport, eine Leidenschaft, eine Lebensart. Für manche ist es allerdings auch nur life style. Aber immerhin, Segeln lebt, und zwar weiter verbreitet als je zuvor, wenn auch anders.

Jedoch, reicht die perfekt erscheinende Technisierung aus, überkommene Fähigkeiten über Bord zu werfen? Man bedenke, dass Segeln, zumindest wenn es als Seefahrt ausgeführt wird, und das beginnt bereits ab etwa 12 Seemeilen Abstand von der Küste, ein weitaus auf sich selbst gestelltes Unterfangen ist, mit allem

Risiko, unter Umständen bis zur Katastrophe. Wem da nicht alle seemännischen Grundfertigkeiten zur Verfügung stehen, wer sich im Ernstfall nicht selber helfen kann, den bestraft das Leben. Ein Segel einrollen zu können, schont Kräfte, ermöglicht manchem, im Alter länger zu segeln, lässt begüterte Ehepaare, die ein großes Schiff mit viel Komfort bevorzugen, dieses auch alleine bedienen und hilft schließlich dem Vercharterer, gut zahlende, aber bequeme Kunden zu gewinnen. Darüber werden die Erbarmungslosigkeit der Natur und auch die Anfälligkeit der Technik schon mal vergessen.

Wohlgemerkt, gegen den technischen Fortschritt beim Segeln soll man sich nicht stemmen. Auch das Hochsegel war schon ein Fortschritt gegen das Gaffelsegel. Aber wenn acht von zehn Personen an Bord einer großen Yacht nur noch gepflegt herumsitzen, Drinks reichen, Musik hören oder prüfen, ob ihr Smartphone Empfang hat, dann wird die Freude am Segeln zweifelhaft. Dem Kenner wird dabei mulmig. Vor allem, weil die altbewährten seemännischen Grundfertigkeiten verloren gehen. Das zeigt sich aber erst in kritischen Zuständen, die sich nicht vorstellen kann, wer sich nicht darauf vorbereitet hat. Sie kommen aber immer wieder vor.

Götz-Anders Nietsch



Peter Otto Schlichting

3.5.1939–9.5.2015

Plötzlich und für uns alle unerwartet ist Peter Schlichting gestorben. Er wurde im engsten Familienkreis beigesetzt.

Nicht nur als Yachteigner einer 8 m-Stahlyacht und als Führer von Charteryachten, sondern auch als Paddler und sogar als Extremradfahrer konnte man ihn bei der Ausübung seiner Hobbys antreffen.

Peter Otto Schlichting war auch als „Knoten-Otto“ mit einem Stand auf dem Hamburger Fischmarkt gut bekannt. Hunderte seiner „Standardknoten“ finden sich als Schlüsselanhänger oder Wanddekoration bei seinen Freunden und Kunden. Sein umfangreiches Fachwissen wollte er in einem Knotenbuch zusammenfassen und veröffentlichen. Dieses Buch mit seinen Texten und Zeichnungen ist jetzt nicht fertig geworden. Einen von Peter initiierten Kurs mit dem Thema Zierknoten konnten die Altjunioren erleben.

Peter war anfangs Mitglied des BP-Segel-Clubs. Es war naheliegend, dass seine Kinder Katrin und Olaf dort mit dem Opti-Segeln begannen. Zwischen dem BPSC und der SVAOe gab es gute Verbindungen. So entwickelte sich eine Kooperation beider Vereine beim Optitraining. Als das Segeln der Schlichting-Kinder im Opti altersbedingt zu Ende ging, wurde Peter im Jahre 1998 SVAOe-Mitglied. Als gern gesehene Mitsiegler waren seine Frau Astrid und er anschließend nicht nur auf Charter-, sondern auch auf SVAOe-Yachten anzutreffen. Bei Veranstaltungen der SVAOe-Modellsegler nahm er gerne mit seiner 1m-Yacht „Concept“ teil. Auch an der Erhaltung unserer Torfmutte



Peter Schlichting in seiner Knotenwerkstatt.

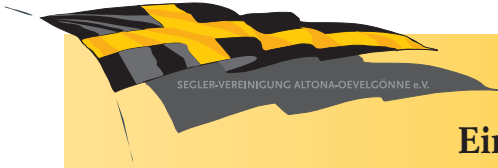
(Foto: Volker Burrlein)

„Delphin“ in den 80-er Jahren war er fachmännisch als Ingenieur und Crewmitglied aktiv beteiligt.

Körperliche und sportliche Leistungen gemeinsam mit seiner Frau waren Peter wichtig. Im Jahr 2000 ließ er sich im Scoresbysund in Ostgrönland vom Flugzeug absetzen und unternahm mit einer geführten Paddlergruppe eine 230-km-Reise durch Gletschergewässer. 2003 radelte er in Kanada durch das Cattle Valley, 2004 in den USA durch den Grand Canyon, 2007 in Neuseeland, 2011 durch das Death Valley und 2012 durch den Yellowstone Park. Hier erreichte er die Grenzen seiner körperlichen Leistungsfähigkeit. Über die großen Reisen mit dem Paddelboot und dem Fahrrad berichteten seine Frau und er mit bunten Bildern im Kreis der Altjunioren.

Peter war mit seinen Lebensplanungen noch lange nicht am Ende. Seine Charterreise 2015 ist nun ausgefallen. Wir werden ihn und sein freundliches Wesen sehr vermissen. Unsere Anteilnahme gilt seiner Frau Astrid und seinen Kindern.

Volker Burrlein



Einladung zum Absegeln der SVAOe

Sonnabend, **3. Oktober 2015**

Unser Absegeln geht auch in diesem Jahr wieder nach Glückstadt.

Zu einem gemeinsamen Abendessen treffen wir uns im

„Sunset“

Am Hafen 53, 25348 Glückstadt

ehemals De Molenkieker

ab **18:30 Uhr**

gibt es dort ein umfangreiches Grillbuffet für € 15,90.

Essensteilnehmer melden sich bitte im Büro der SVAOe bis zum 25.9.15 an.

Die Speisen und Getränke werden im Lokal bezahlt.

Gezeiten: Sonnabend, 3. Oktober 2015

HW Hamburg: 08:53 Uhr

NW Glückstadt: 14:24 Uhr

Wer nicht mit einem Schiff anreist, kann mit dem Auto oder der Bahn kommen.

Gezeiten: Sonntag, 4. Oktober 2015

NW Glückstadt: 15:02 Uhr

HW Hamburg: 22:01 Uhr

Wir hoffen auf schönes Wetter und freuen uns über eine rege Beteiligung.

Ihr Festausschuss

Herzliche Glückwünsche!

Unsere Grüße und Glückwünsche gehen an alle diejenigen Mitglieder, die im Herbst ihren Geburtstag feiern können. Besondere Grüße gehen an diejenigen, die einen runden Geburtstag haben. Wir wünschen allen ein gesundes neues Lebens- und Segeljahr.

Geburtstage September/Oktober 2015

03.09.	Christian Stamp	30 Jahre	14.09.	Gerhard Wolf	85 Jahre
05.09.	Ada Haas	20 Jahre	15.09.	Jan-Peter Behnke	70 Jahre
07.09.	John Carsten Heuer	65 Jahre	17.09.	Jan Howindt	60 Jahre
10.09.	Keike Mendt	40 Jahre	20.09.	Günter Nölting	65 Jahre
10.09.	Martha Dingeldein	10 Jahre	22.09.	Jochen Hamann	80 Jahre
11.09.	Sünje Nommensen	20 Jahre	22.09.	Kay Louwien	50 Jahre
13.09.	Günther Zindel	90 Jahre	23.09.	Manfred Jacob	60 Jahre
			24.09.	Thomas Gibson	50 Jahre
			25.09.	Axel zu Putnitz-Lürmann	50 Jahre
			25.09.	Ingke Ketels	50 Jahre
			01.10.	Karl-Heinz Eichholz	70 Jahre
			01.10.	Uwe Szczesny	70 Jahre
			01.10.	Annabelle Spiekermann	20 Jahre
			04.10.	Andreas Völker	70 Jahre
			05.10.	Johannes Kröger	30 Jahre
			07.10.	Herbert Zielke	75 Jahre
			09.10.	Udo Störmer	85 Jahre

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

11.10.	Johannes Niclassen	50 Jahre
12.10.	Godber von Bernstorff	60 Jahre
13.10.	Hans-Otto Noack	85 Jahre
14.10.	Walter Günther	65 Jahre
17.10.	Reinhard Becker	65 Jahre
20.10.	Jannes Zwirner	20 Jahre
29.10.	Werner Trapp	70 Jahre
30.10.	Heiner Schiemann	75 Jahre

Sie zeichnen oder malen gerne?

Dann schicken Sie doch mal ein paar Bilder oder Skizzen von Ihrer Segeltour, von Stimmungen, von Regatten, von Häfen, die Sie besucht haben, von Ihren Kindern oder sich selbst an Bord oder was Ihnen gerade aus der Feder geflossen ist und Ihre Vereinsfreunde interessieren könnte. Wir wissen, dass es etliche begabte Laien und Fachleute unter Ihnen gibt. Einen Abdruck in den SVAOe-Nachrichten können wir zwar nicht zusagen, aber es wäre für alle schön, wenn das Titelbild aus eigenen Reihen kommt. Also, lassen Sie Ihren künstlerischen Ideen freien Lauf und lassen Sie uns daran teilhaben! Schicken Sie eine gute Kopie an **nachrichtenblatt@svaoe.de** und wir alle freuen uns darüber.

Die Glückstadt Wettfahrten 2015

Ein Stimmungsbericht von der „Fun“, F G 864

Wer in diesem windigen Frühjahr als willkommene Trainingsmöglichkeiten die Elbe-Auftakt-Regatta oder die SCU-Regatta noch ausgelassen hatte, wurde am Wochenende des 16. und 17. Mai unvermittelt bis an seine Grenzen gefordert.

Fast regelhaft entwickelt sich diese Veranstaltung in bestimmten Jahren zu einem echten Härtestest – einem recht unangenehmen, besonders für Schwertboote. Zu einem Streichen des Starts für diese Gruppen kam es jedoch diesmal nicht: Etliche Jollen – vom FD bis zum 505er, fünf H-Jollen und zwei Jollenkreuzer – waren über zu viele Yardstick-Gruppen verteilt. Es hätte die angetretene Flotte zahlenmäßig auch noch weiter dezimiert, trotz allen Bemühens der Veranstalter HSC und NRV um mehr Resonanz beim regattasegelnden Elbe-Publikum. Man jagte sogar einige Alstersegler auf die ungewohnte Bahn. Gegenüber 2014 war die Meldezahl leider um 20 Schiffe geschrumpft!

Für die Kleinen aus Start 1 war die kurze Bahn von Osten ins Kartoffelloch nur ein leichtes Trostpflaster, denn ganz ohne Holeschlag war auch dort das Zielboot „Courtagé“ kaum zu packen. Die H-Jollen wussten genau, warum eine 3er Besatzung unbedingt erforderlich ist. Unter den 5 H-Jollen kam es zu einer Erneuerung des Duells Peter Hauschildt, SVAOe, (H-300 „Herzjung“) und Daniel Baum (H-141 „Frida“). Diese beiden setzten sich jeweils sofort von unserer zusammengewürfelten großen Yardstick-Gruppe 1

ab. Sie scheuten sich auch nicht, gegen die Tide bei Hochwasser über die Kilometerstacks an der Nord zu segeln. Am Ende entschieden nur 17 Sekunden in Happytown für „Frida“. Auch dieser Jolle sieht man ihre 60 Jahre nicht an; sie wirkt heute wie gerade abgeliefert von A&R.

Das Nachsehen in dieser Yardstick-Gruppe (12 Starter) hatten die kleinen Kielboote, weil alle Schwertboote inkl. der 20er und 30er Jollenkreuzer in den heftigen Böen von SW 6 bis 7 – egal ob mit oder auch ohne Spi – ins Gleiten kamen. Was da in einer Gewitterflage auf uns bei Stadersand hernieder prasselte waren Regentropfen, so dicht wie durch die Luft geschaufelte Pfennigstücke – oder waren sie kurz zuvor noch Hagelkörner? Unser Folke lag so platt, dass sogar der Windex dem Wind zu viel Widerstand bot und er davon flog.

„Swift“, gesteuert von Andreas Gustafsson (SVAOe) hatte die erste Wettfahrt in Gruppe II vor „Ballerina 2“, Berend Beilken (SVAOe), für sich entschieden. Eine gute Ausgangsposition. Der Nasenstüber kam auf der Rückfahrt, vielleicht 2 Minuten vor dem Ziel in Wedel. Unerwartet halste das Großsegel, darauf schoss das Boot in die Sonne. Kaum und mit Mühe zurück auf Kurs gebracht, passierte 30 Sekunden später dasselbe nochmal, nur noch heftiger mit einer Kursänderung um 130 Grad gen Nord. Der wild schlagende Spinnaker war nicht mehr zu bändigen; die allerletzte Rettung war, ihn zu bergen. Die letzte Minute musste „Swift“ ganz ohne Vorsegel ablaufen. Obwohl eine kritische Minute am Ende in der Abrechnung fehlte, rettete „Swift“ doch noch den Gesamtsieg vor „Ballerina 2“ mit ihren zwei 2. Plätzen.

Dazu kann man eine Anmerkung machen: Maximalspinnaker können ein Boot bei viel Wind zum Sonnenschuss zwingen. Flachere, kleinere Spinnaker sind da schon mal angebracht. Aber nicht jeder hat sie an Bord. Bei windgesteuerten Modellbooten der Vergangenheit hatten manche Boote bis zu einem Dutzend im Gepäck.

Klaus Pollähm

Edinburgh 2015

Warum tut Ihr Euch das an?

Vier Versuche der Erklärung.

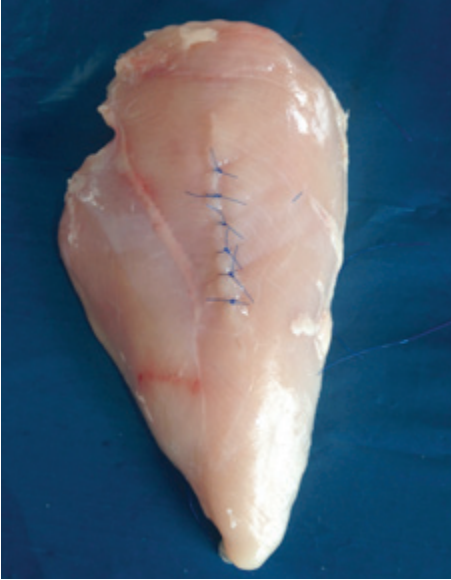
Erstens: Reisen bildet.

Das geht ja schon lange vor der Reise los. Zunächst muss ein Reiseführer gelesen werden. Im Falle des Hochseeseglens ist es die Bibel

„Offshore Special Regulations“ der ISAF (International Sailing Federation) und leider nicht ein reich bebildertes Taschenbuch. In diesem Jahr wurde der schon seit einiger Zeit vorliegende englische Originaltext vom DSV ins Deutsche übersetzt und sollte beim diesjährigen Edinburgh-Race vollständig und unnachgiebig umgesetzt werden. Leider ist die Übersetzung so mies, dass alle Informationen doch wieder aus dem Originaltext gefiltert werden müssen. Aus diesem Grund hatten sich Manuela Wurthmann (RVE), Ralph Rainsborough und Dörte Stryi von „Havkarlen“, Tobias Haas von „Rote Zora von Amsterdam“, Carsten Köberlin (ASC) von „Frigg“, Mark-Anton Wilke, Gerrit Rampendahl von „Tamam“ und Marcus Boehlich (alle SVAOe) bereits im Februar im Clubhaus getroffen, um gemeinsam den Text durchzugehen und eventuell auftretende Fragen zu diskutieren. Die Fallstricke des neuen



Mark-Anton und die wilde Nordsee.



*Bootsmannsnaht bei Fleischwunden.
(Das Fleisch ist übungshalber ein Huhn.)*

Textes wurden identifiziert und konnten überwiegend durch den Einsatz größerer Geldmengen abgearbeitet werden. So mussten die Sturmvorsegel zu mindestens 50 % hochsichtbar (orange), die Relingsdurchzüge aus Niro (nicht mehr aus Dyneema), die Rettungsinsel in einem festen Container und nicht in einer Tasche verstaut sein (es sei denn, sie wird jährlich gewartet), usw., usw...

Etwas mehr Einsatz forderte der Passus, dass mindestens ein Crewmitglied an einem von der ISAF zertifizierten „Medizin an Bord“-Kurs teilgenommen haben muss. Also wurde noch mal schnell ein entsprechender Kurs gebucht und Anfang Mai im neuen Clubhaus des NRV besucht. Der durchführende Veranstalter konnte Jens Kohfahl als Dozenten gewinnen, der diese zwei Tage zu einer sehr informativen Veranstaltung gemacht hat. Alle Teilnehmer

können nun Bordapotheken sinnvoll ausrüsten, wiederbeleben, Medico-Gespräche führen, zentrale Zugänge (Kanüle) legen und Platzwunden inkl. lokaler Betäubung nähen.

Zweitens: Die Schotten sind ja so nett.

Nachdem wir im Firth of Forth drei Stunden in totaler Flaute gelegen hatten, setzte sich zum Abend eine leichte Brise aus NW durch und wir konnten die mittlerweile gegenan laufende Tide mit der G1 wunderbar auskreuzen. Unser Zieldurchgang nach vier Tagen und neun Stunden so gegen viertel nach zwei Uhr war ein grandioser Abschluss einer ereignisreichen Segelreise. Die benötigte Zeit war dabei völlig nebensächlich. Beim Anlegen waren Rear Commodore Patrick Carnie vom Royal Fourth Yacht Club und seine Frau zur Stelle und hießen uns willkommen. „Da ist das Clubhaus, so und so ist der Code, kommt erst mal an, nehmt einen Drink, da sind die Duschen, wir warten im Club mit einem Bier auf Euch...“ Um 3:30 Uhr trafen wir frisch geduscht dort ein, und tatsächlich, Patrick und



Isle of May am Eingang zum Firth of Forth.



Sonnenaufgang auf der Nordsee, wenig Verkehr.

Frau waren noch da, und es wurde ein richtig netter Morgen.

Das Frühstück war für 7:00 Uhr angesetzt. Hart, aber nicht unmöglich, da wir ja noch im Wachrhythmus waren. Hart war allerdings, was zum Frühstück gereicht wurde. Zusätzlich zu den ohnehin in Großbritannien üblichen Baked Beans, Sausages und Spiegelei gab es das in Schottland übliche Haggis in zwei Varianten. Für uns natürlich kein Problem, weil wir, ja wie gesagt, noch im Wachrhythmus waren.

Ach ja, das Ganze wurde natürlich auf der Terrasse bei steifem Wind und 15°C gereicht. Die Schotten sind einfach härter.

Um 8:00 Uhr startete die Bustour in die Highlands mit Besichtigung einer Whisky Destillery und dem sehr sehenswerten Schloss/Burg von Queen Mary. Was die Tour aber wirklich nachhaltig ins Gedächtnis eingepägt hat, waren die kurzweiligen Geschichten der netten Reiseleiterin, die nicht einmal absichtlich, aber immer

wieder erwähnt hat, dass sie Schottin sei und das Ganze mit diesem hinreißenden Akzent.

Rechtzeitig zur Scottish Night waren wir wieder in Edinburgh, deren Beginn durch eine zwölf Mann (und Frau) starke Dudelsackpfeifer-Band angekündigt wurde. Wieder gab es Leckeres vom Grill, gute Gespräche, reichlich Bier und, wer wollte, auch Whisky bis zum frühen Morgen.

Drittens: Der Weg ist das Ziel.

Wir hatten „Tamam“ gut vorbereitet, und nachdem wir vor zwei Jahren mit fast derselben Crew nördlich der Doggerbank umkehren mussten, waren wir uns auch im Klaren darüber, was uns erwarten würde.

Wir, das waren Werner Haier, Nic Lefel, Bernd Petric, Thomas Schaper, Mark-Anton Wilke und ich (Gerrit Rampendahl) als Skipper.

Eigentlich ist es ja nicht schwierig, nach Edinburgh zu finden. Es geht von Helgoland bis Bass Rock knapp 400 sm Richtung WNW. Auf

der Strecke liegt außer Windparks, Bohrinseln, deren Versorgern und einigen Messstationen eigentlich nichts im Weg. Und genau das ist dann auch das Problem. Meeno Schrader hatte beim Skipper-Meeting davon gesprochen, dass alles an Wetter dabei sein würde. Moderate, zunächst nördliche Winde, Flaute, auf West drehende, auf bis 35 kn zunehmende Winde, und die Temperaturen würden nachts bis auf 8°C fallen; Regen sei nicht geplant. Um es vorweg zu nehmen, er hatte Recht bis auf den massiven Hagelschauer kurz vor der Einfahrt in den Firth of Forth.

Aufgrund des angekündigten Wetters haben wir uns dann auch entschieden, zunächst auf Backbordbug in Richtung Englische Küste zu segeln, was bedeutete, dass wir angepeilt hatten, westlich der Doggerbank zu bleiben, um dann bei den zu erwartenden starken, auf West drehenden Winden nach Möglichkeit etwas in der Landabdeckung zu segeln. Der Plan ging zunächst auch gut auf. Wir kamen gut voran und haben zwischenzeitlich an 8. oder 9. Stelle gelegen.

Viertens: Weil es geht.

Am dritten. Abend wurde der Wind, wie angekündigt mehr, so dass wir das 2. Reff einbinden wollten, um danach von der G3 auf die Fock 1 zu wechseln. Leider brach beim Reffen plötzlich der Großfallschäkel. Das war zunächst kein größeres Problem, da „Tamam“ auch sehr gut und einigermaßen hoch nur unter G3 segelt. Da sich das Fall durch den starken Seegang am Backstag verfangen hatte, wollten wir erstmal so weiterfahren, um bei Tagesanbruch, wenn sich das Wetter etwas beruhigt hat, in den Mast zu gehen und das Fall zu bergen. Leider kam

es dann etwas anders. In der Nacht frischte es weiter auf, so dass wir von der G3 auf die Stagfock wechseln mussten. Ohne Groß war das nur vor dem Wind unter Top und Takel (immerhin mit 5 kn) laufend möglich. Danach lief „Tamam“ leider kaum noch Höhe und auch nicht mehr sehr schnell. Umzudrehen oder aufzugeben und nach Newcastle zu gehen, war in dieser Situation aber keine Option. Die Stimmung war nach wie vor gut, Strom, Wasser und Proviant reichlich vorhanden. Und obwohl wir natürlich wussten, dass wir nichts mehr gewinnen konnten, blieben wir im Regattamodus. Wir sind allerdings trotz Ausbleibens des erhofften Winddrehers auf Steuerbordbug geblieben, auch wenn das bedeutete, erstmal an Edinburgh vorbei zu segeln, denn so ganz ohne Spuren ist die stürmische Nacht nicht am Schiff vorbeigegangen. Eine der an Steuerbord befindlichen Kojen hatte erhebliche Mengen Wassers aufgenommen, und so musste ich mir für den Rest der Reise mit Thomas die Koje teilen. Am nächsten Tag flaute der Wind



Gerrit steuert bei kräftigem Wind in den Firth.



Die Mannschaft morgens um 4 Uhr im Royal Forth Yacht Club. (v.l. Mark-Anton Wilke, Gerrit Rampendahl (Skipper), Werner Haier, Nic Lefel, Bernd Petrick, Thomas Schaper). (Alle Fotos: Rampendahl)

tatsächlich etwas ab, so dass die Schiffsbewegungen ruhiger wurden. Leider rutschte das Fall nun ganz in den Masttopp und durch den fehlenden Schäkel durch die Rolle und tauchte dann gänzlich an Deck wieder auf. Wir haben dann wieder über die G3 auf die G1 gewechselt. Später, als der Wind dann doch noch drehte, konnten wir noch ausprobieren, wie sich ohne Groß eine Spihalse fährt.

Dann waren wir auch schon im Firth, die Flaute brach über uns herein, und die Abflugzeiten der ersten Heimflüge kamen immer näher. Der Zeitpunkt war gekommen, an dem ich tatsächlich das erste Mal über Aufgabe nachdachte. Nur gut, dass mich meine Crew davon abgebracht hat. Bei der möchte ich mich an dieser Stelle, natürlich nicht nur dafür, besonders bedanken. Mein größter Dank aber gilt wieder Peter Zösch, der uns „Tamam“ so großzügig zur Verfügung gestellt hat.

Gerrit Rampendahl

Premiere des „neuen“ Blauen Bandes der Unterelbe war ein Erfolg!

Drei Vereine, SCU, SVAOe und SVC haben sich zusammengetan, um eine „neue“ Regatta auf der Elbe zu veranstalten.

Nun werden einige meinen, dass es das „Blaue Band“ doch schon seit Urzeiten gibt, aber dieses „neue“ Blaue Band hat nichts mit dem „alten“ Blauen Band zu tun. Aufmerksame Leser werden dies schon am Namen der Regatta feststellen, denn das „alte“ Blaue Band heißt „das Blaue Band der Niederelbe“, veranstaltet von der Segler-Vereinigung Niederelbe, das „neue“ Blaue Band heißt „das Blaue Band der Unterelbe“ als Reminiszenz an den Segel-Club Unterelbe, der den Wettfahrtleiter stellt. Das „alte Blaue Band“ ist 2011 zuletzt ausgetragen worden und ist seitdem wegen zu geringer Meldungen immer wieder ausgefallen oder wie 2015 gar nicht erst ausgeschrieben worden. Offenbar war das Konzept nicht mehr up-to-date, was einerseits an den in den letzten 70 Jahren stärker gewordenen Strömungsgeschwindigkeiten auf der Elbe liegt, die es kleineren Booten nahezu unmöglich macht, in einer Tide von Wedel nach Cuxhaven zu kommen, andererseits den veränderten Wünschen von Regattaseglern an eine Regatta. Offenbar hat heute niemand mehr Lust, ewig auf der Stelle gegen die Tide zu segeln oder gar zu ankern, bis die Ebbeströmung wieder einsetzt und auch den Langsamsten nach Cuxhaven spült. Heute ist Spaß gefragt. Das kann man gut oder blöd finden, Fakt ist, dass man heute eine Regatta so machen muss, dass der Spaß nicht zu kurz kommt. Das „neue Blaue Band der Unterelbe“

hatte daher zum Ziel, dass einerseits die Segler ausreichend Zeit zum Klönen haben sollten und andererseits die Sache für die Vereine nicht zu teuer werden sollte. Diese Anforderungen wurden durch die Aufteilung der Strecke von Wedel über Glückstadt nach Cuxhaven erreicht, andererseits durch die Kooperation der Vereine. Die aktiven Funktionäre bestanden im Wesentlichen aus einem Subteam der Nordseewoche, und durch die Teilnahme der Segler-Vereinigung Cuxhaven musste nicht der ganze Tross mit nach Cuxhaven und dort Hotelkosten produzieren. Kosten konnten auch dadurch gespart werden, indem einige Funktionäre(innen) auf Yachten der Teilnehmer übernachtet haben. Herzlichen Dank an die Crews für die freundliche Aufnahme! Soweit zum Konzept.

Die Regatta 2015 stand unter einem ganz besonders guten Stern: Am Freitagabend wurde pünktlich um 18:00 Uhr von der Mole in Wedel aus gestartet (eine südliche Startbegrenzung wurde aus Kostengründen eingespart), und von 25 gemeldeten Booten machten sich 24 bei angenehmen Temperaturen und Sonnenschein auf den Weg nach Glückstadt. Der Wind war mäßig und flaute immer weiter ab, so dass sich der Wettfahrtleiter Charly Babinski (SCU) entschloss, bei Tonne 100 ein Ziel zu machen. Der DWD hatte eine Unwetterwarnung herausgegeben, und am nordwestlichen Horizont drohte bereits eine schwarze Wand. Das Gewitter kam dann allerdings erst in der Nacht, so dass die Teilnehmer bei Grill und Bier im Sunset (ex Molenkieker) einen karibischen Abend genießen durften, den sie auch ausgiebig genossen haben. Gewinnerin dieser Teilstrecke und damit des „Blau-Gelben Ban-

Ihr Vorteil ...



... beim Spezialisten für Yachtversicherungen zu sein!
 Verständlich, fair und transparent. Mehr als 80.000 Eigner vertrauen uns bereits.



... wirklich verstanden zu werden!
 Persönliche Beratung durch Versicherungsexperten aus der Wassersportbranche.



... finanziell auf der sicheren Seite zu sein!
 Jederzeit Gewissheit, welchen Wert Sie im Fall eines Totalverlusts erhalten.



... im Notfall niemals allein zu sein!
 Wir sind da. Unsere Schadenexperten erreichen Sie rund um die Uhr.



Deutschland · Großbritannien · Monaco · Dänemark
 Österreich · Spanien · Schweden · USA · Australien

pantaenius.de



30er Jollenkreuzer B207 von Jörn Dietel (ASC) Gesamtsieger Blaues Band. (Foto: Nine Feldstein)

des der Unterelbe“ war Manuela Wurthmann (RVE) mit der „Christel“.

Am nächsten Morgen ging es bereits bei Stauwasser um 7:00 Uhr weiter nach Cuxhaven. Das Wetter hatte auf bedeckt umgeschaltet, der Wind gestattete zuerst einen Anlieger, und später musste bei frischen 4–5 gekreuzt werden. Für „Ballerina II“ von Berend Beilken (SVAOe) war der Seegang offenbar unzuträglich, denn sie schüttelte ihr Rigg am Medemgrund ab. Zwei Begleitschlauchboote waren schnell zur Stelle, so dass der Havarist samt Rigg aus dem Fahrwasser gezogen werden konnte, um dort, weil das Rigg nicht an Deck zu bekommen war, eben dieses gekennzeichnet durch eine Leine mit Fender, auf den Grund der Elbe zu schicken. Bemerkenswert die Ruhe, mit der die Crew zu Werke ging, bemerkenswert aber auch der von Berend berichtete Versuch, mit bereits

im Wasser liegender Antenne zu funken! Ansonsten blieb diese Teilstrecke von Ungemach verschont, und schon gegen 11:30 Uhr ging der letzte Teilnehmer über die von der SVC gemachte Ziellinie. Eine Yacht hatte aufgegeben, zwei weitere mussten disqualifiziert werden, weil sie eine Bahnmarke nicht genommen hatten. Die Wettfahrtleitung hatte auf der anderen Elbseite versteckt gelegen und alles beobachtet. Jörg-Michael Satz (BSC) mit „Astarea“ hatte die Bahnmarke anfänglich ebenfalls nicht genommen, fuhr aber gegen die Tide zurück um diese dann doch noch korrekt zu nehmen. Dafür wurde „Astarea“ als schnellstes Schiff nach berechneter Zeit mit dem „Weiß-Roten Band der Unterelbe“ belohnt, welches vom Vorsitzenden der SVC, Dr. Jan Bühner, in Cuxhaven übergeben wurde. Der Chronist hatte nach der am frühen Nachmittag durchgeführten

Preisverleihung frei und konnte sich in Ruhe der Räucherfischplatte und dem Trunk auf der „Pax“ hingeben.

Dies war vor allem dadurch möglich, dass am nächsten Tag ausgeschlafen werden konnte, was nicht nur für den Chronisten bitter nötig war. Um 13:00 Uhr erfolgte der Start vor der Medem Reede von einem Kutter der SVC aus durch die Mannschaft der SVC, unterstützt vom Wettfahrtleiter und dem Chronisten. Bei frischem Wind und Sonnenschein zischten die Yachten über die Linie, was viele Anwesende begeistert hat. Der Kurs war auch diesmal mit einigen Bahnmarken durchseucht, die Wettfahrtleitung legte sich jedoch auffällig in die Nähe, so dass alle Teilnehmer den richtigen Kurs fanden. Bedingt durch den frischen Wind aus der richtigen Richtung (nur an der Rhinplatte mussten die Spinnaker oder Gennaker kurz weggenommen werden) war „Finesse“ mit Mathias Haufe (NRV) bereits nach 3 Stunden und 58 Minuten im Ziel vor Wedel, wo das Zielteam der SVAOe schon wartete. Der letzte war nach 5 Stunden und 22 Minuten im Ziel, so dass das erste „Blaue Band der Unterelbe“ um

18:30 am Sonntag beendet war. Die letzte Teilstrecke und damit das „Schwarz-Gelbe Band der Unterelbe“ gewann Jörn Diel (ASC) mit dem 30er Jollenkreuzer „B207“. Nachdem er auf der ersten Teilstrecke Vierter und auf der zweiten Teilstrecke Zweiter war, ist er mit einer Gesamtpunktzahl von 9 vor „Christel“ und „Astarea“ auch Gewinner des Blauen Bandes der Unterelbe 2015. Herzlichen Glückwunsch! Zur Preisverleihung beim Yachthafenfest wird gesondert eingeladen werden. Rückblickend scheint das Konzept aufgegangen zu sein, inwieweit es am Wetter lag, müssen spätere Jahre zeigen. Mein Dank geht an die Sponsoren, Watski, Elbesegel und Elephant Gin, das Team der Wettfahrtleitung und an die Teilnehmer, die sich der Berufsschiffahrt gegenüber besonnen gezeigt haben und es so auch keine Diskussionen mit Revierzentrale oder Wasserschutzpolizei gab.

Ein Teilnehmer merkte an, dass Blaue Bänder traditionell nach gesegelter Zeit und nicht nach berechneter Zeit vergeben werden. Mit dieser Tradition haben wir gebrochen.

Marcus J. Boehlich



60 Jahre Vorsprung

Tickets - Administrationsoftware
Hardware - Beratung - Service

BECKERBILLETT

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

Rupenhorn Regatta 2015 Die „Juelssand“-Crew berichtet

Das Wochenende 30./31. Mai 2015 verbrachten wir auf dem Wannsee bei der Rupenhorn-Regatta für Kielboote und Jollenkreuzer nach Yardstick sowie für J24 und J80.

Bei knackigem Wind am Samstag und stark böigen Bedingungen an beiden Tagen wurden sechs Wettfahrten gesegelt. Nach zwei sonnigen Tagen mit gemischten Ergebnissen wurden wir insgesamt 7. von 16 Startern, gefolgt von der „Luv“ auf dem 12. Platz. Einen herzlichen Glückwunsch an die Sieger auf dem

Treppchen: 1. „Henk“ (Frank Schönfeld), 2. „JOne“ (Daniel Frost), 3. „Vitesse“ (Manfred König). Die Ergebnisliste ist unter <http://www.kar-berlin.de/regatta/rupenhornregatta.html> zu finden.

Es war eine sehr schöne Veranstaltung mit bestem Essen, Frühstücksbuffet, Schlafmöglichkeiten vor Ort und sehr guter Stimmung! *Ein schönes Video der Veranstalter findet man unter <https://www.youtube.com/watch?v=c0wOriSwdGA&feature=youtube>*

Als nächstes steht die Europameisterschaft der J24 in Le Crouesty am Atlantik vor der Tür. Wir werden euch von dort berichten!

J24-Europameisterschaft in Le Crouesty an der französischen Atlantikküste

Die Damenmannschaft der „Juelssand“ berichtet

Die Anreise

Nach 18 Stunden Fahrt sind wir am Sonnabend, 6.6.2015, im sonnigen, warmen Le Crouesty angekommen. Schnell haben wir das Boot durch die Vermessung gebracht und ins Wasser gekrant. Danach ging es zum Strand, und ehe wir uns versahen, waren wir im Atlantik baden. Den Abend haben wir gemütlich mit einem Aperitif ausklingen lassen. Am Sonntag, nach einem sehr leckeren Frühstück, legten wir zwei Segeleinheiten ein, um das Revier zu erkunden und uns mit anderen Mitstreitern zu vergleichen. Abends wurde die Europameisterschaft bei einem Buffet und französischem Wein eröffnet.

Tag 1

Start der Europameisterschaft! Heute wurde um 10 Uhr das Practice Race auf dem Wasser angeschossen. Mit einem guten Start und einer schnellen Kreuz haben wir uns gut im vorderen Feld gehalten. Das war leider nur die Generalprobe. Danach sind wir drei Rennen bei starkem, konstantem Wind gesegelt. Mit zwei recht guten Platzierungen sind wir soweit zufrieden. Luft nach oben ist auf jeden Fall noch! Jetzt gehen wir zur Abendveranstaltung, wo wir mit einem Schiff raus fahren werden, um den Sun Set live und in Farbe bei einem Cocktail mit zu erleben.



Die Mannschaft der „Juelssand“ (v.l. Ragna, Janne, Laura, Caren, Lisa). (Foto: Venita Damm)

Tag 2

Neptun schickte uns auch heute viel Wind mit bis zu 28 kn in der Spitze und Sonnenschein. Pünktlich um 10 h wurde das erste Rennen gestartet. Leider ist uns auf der zweiten Kreuz der Schäkel vom Fockfall geplatzt, so dass wir die Wettfahrt aufgeben mussten. Die zweite Wettfahrt verlief leider auch nicht so glücklich. In der letzten Wettfahrt hatten wir einen guten Start mit freiem Wind, und wir fuhren höher als alle um uns herum. Trotz der guten Höhe wurden wir durch die starken Böen so auf die Seite gedrückt, dass wir mehr seitlich als vorwärts fuhren. Jetzt wird erst mal repariert, dann gebadet und später gibt es „Vin et fromage“ im Regattazelt.

Tag 3

Mit einer Startverschiebung starteten wir in den Tag! Der Grund dafür war eine Sturmwarnung vom französischen Wetterdienst. Nach

langem Warten wurde um 16 Uhr endlich bekannt gegeben, dass noch eine Wettfahrt gesegelt werden würde. Bis dahin verbrachten wir die Zeit mit Reparaturen, einem Spaziergang an der felsigen Küste und einem Power-Nap. Zunächst sah es so aus als hätte der Wind abgenommen. Doch dem war nicht so! Mit der „Tinto“ testeten wir die Kreuzseiten und waren so gut vorbereitet für das Rennen. Nach dem Start drehte der Wind leider nach rechts, und wir erwischten die falsche Seite. Auf den Down-Wind Kursen arbeiteten wir uns immer wieder ein paar Plätze nach vorne, doch letztlich blieb unser Ergebnis verbesserungswürdig. Der Abend endete in netter Runde mit einem leckeren Abendessen bei der „Henk“.

Tag 4

Anders als die letzten Tage war es heute Morgen bewölkt und kaum ein Windhauch zu spüren. Anscheinend hatte der Wind sich in den letzten

Tagen leer gepustet. Wir machten unser Boot abfahrtsbereit und fuhren raus zum Segelrevier. Wenig Welle und schwacher Wind erwarteten uns auf dem Wasser. Wir segelten uns ein und verglichen unseren Speed und unsere Höhe mit den anderen Booten – es sah sehr gut aus! Der erste Startschuss fiel pünktlich um 10 Uhr mit der Black Flag. Doch der Wind drehte immer mehr – die Startverschiebungsflagge wurde gesetzt. Leider flaute der Wind immer weiter ab, sodass um 13:30 Uhr das Warten auf dem Wasser ein Ende hatte. Heute Abend freuen wir uns auf ein Abschluss-Dinner, Siegerehrung und Abschlussfeierei!

Die Ergebnisse der J24-Europameisterschaft kann man nachlesen unter http://media.wix.com/ugd/ed743e_d0948511ed2f490e959fbcf-be0e5ec75.pdf

Travemünder Woche 2015

Die „Juelssand“-Frauenmannschaft berichtet

Am Wochenende 25./26.Juli stand bei uns die Travemünder Woche auf dem Regattakalender. In diesem Rahmen fand die German Open (Deutsche Meisterschaft der J24) statt und begann deswegen auch schon am Freitag.

Der Start war auf 11:00 Uhr angesetzt. Daher klingelte der Wecker sehr früh. Das Boot musste noch gekrant und wir gewogen werden. Logistisch nicht ganz einfach, da unsere Liegeplätze und der Zeltplatz sich auf dem Priwall befanden und das Regattabüro leider nicht.



Stimmung bei der Travemünder Woche: „Passat“ über die Toppen geflaggt. (Foto: „Juelssand“-Crew)

Als wir dann tatsächlich alles geschafft hatten und pünktlich zur Regattabahn hätten segeln können, erfuhren wir von der Startverschiebung in Folge der widrigen Windverhältnisse. Flaute macht nicht schnell.

Nach ein wenig Wartezeit bei schönstem Sonnenschein setzte sich der Wind durch, und wir konnten drei Rennen auf der Seebahn segeln. Den Abend verbrachten wir bei einem Empfang auf der Passat, wo uns zu unserer Begeisterung ein Currybrunnen und Currywurst erwarteten. Am Sonnabend konnten wir pünktlich starten. Ungewöhnlich für uns war, mit den ORC-Klassen auf einer Bahn zu segeln. Dazu kam eine Bahnänderung. Wir sollten nicht wie gewohnt einen Up-and-Down-Kurs segeln, sondern wurden auf den Outer Loop geschickt. Das sorgte für Verwirrung und teilte das Feld in zwei Hälften. Leider entschieden wir uns zu spät für den richtigen Kurs und mussten unseren ersten Platz an der Luvtonne abgeben. Das zweite Rennen endete für uns mit dem siebten Platz im Feld. Die eigentlich angesetzten weiteren Läufe an diesem Tag wurden aufgrund einer Sturmwarnung abgesagt, so dass wir in den Hafen fuhren. An diesem Abend fand das Grillen der Klassenvereinigung inmitten unserer SVAOe-Zeltburg statt. Der Sonntag begann wieder mit einer Startverschiebung. Diesmal wegen zu starken Windes. Da es nicht abflaute, wurden die Rennen für diesen Tag komplett gestrichen.

Wir dürfen den Frauen von der „Ragazza“ ganz herzlich zu ihrem ersten Platz gratulieren. Wir landeten auf dem 12. Platz, der „Hungrige Wolf“ auf 8, „Tinto“ auf 9. *Die Ergebnisliste könnt ihr auf www.travemuender-woche.com/ergebnisse-2015 finden.*

Es grüßt euch die Juelssand-Crew

Otterndorf 2015 – wieder eine gelungene Veranstaltung

Großartiges Segeln, schöner Hafen, herrliches Fest

Über die Otterndorf-Veranstaltung gibt es eigentlich nicht mehr so viel Neues zu berichten. Jeder, der einmal teilgenommen hat, weiß den Ablauf zu schätzen: die Hin-Wettfahrt, die Ruhe im idyllischen Marschhafen Otterndorf, das gemütliche Beisammensein mit Grillen und gesprächsfördernden Getränken und am nächsten Mittag die Rück-Wettfahrt nach Wedel.

Das scheint so beschaulich und fast ein wenig langweilig. Der Reiz an der Sache sind das Wetter, die Teilnehmer und natürlich die Boote. Fast hätte ich's vergessen, da für Elbsegler so selbstverständlich: die Tide. Arbeiten wir diese Punkte einmal ab, wird deutlich, warum bei „Otterndorf“ immer wieder etwas Besonderes aus diesen Zutaten wird.

Nach einem Frühjahr, das bis nach Pfingsten nur Kälte und andere Ungemütlichkeiten im Gepäck hatte, deutete sich für das Wochenende vom 5. bis 7. Juni ein Hochdruckgebiet mit einem erstmaligen Schwall warmer Luft an. Meist ist damit auch Flaute und Gewitter verbunden. Mit beidem wurden wir gesegnet. Aber der Reihe nach.

Ein Wochenende mit günstiger Tide kann man dank der Berechenbarkeit der Gestirnsbewegungen schon lange im Voraus bestimmen. Es darf allerdings nicht mit den Hamburger Schulferien oder bestimmten Feiertagen oder traditionellen Elbe-Regatten oder gar mit scheußlichem Wetter kollidieren. Da wird die

Auswahl schon schwieriger. Der Obmann hatte sich bereits im letzten Herbst festgelegt, jedoch lagen da noch nicht alle Regattatermine fest. Dass es eine Neuorganisation des „Blauen Bandes“ geben würde, war erst recht nicht bekannt. Und plötzlich hieß es: „Am 5. bis 7. Juni findet das ‚neue Blaue Band der Unterelbe‘ statt. Am Freitagabend, 5. Juni, treffen ca. 30–40 Regattayachten in Glückstadt ein.“ Dort wollte sich eigentlich das kleine Völkchen der Otterndorf-Fans sammeln. Wer den Glückstädter Hafen kennt, weiß, wie wenig Platz dort ist. Nach dem Motto „Der Schwächere gibt nach“ (eigentlich heißt die Sentenz anders) entschloss sich der Obmann, den Sammelpunkt für die Otterndorfer nach Borsfleth/Störloch zu verlegen, um dem trubeligen Gedränge aus dem Weg zu gehen. Die Wahl erwies sich als nicht schlecht. Morgens und abends war in Wedel Hochwasser. Wer die Zeit hatte, davon werden bei dieser Veranstaltung immer mehr, segelte am Freitagvormittag bei frischem Südost und warmer Luft gen Stör. Berufstätige konnten erst am Spätnachmittag in Wedel starten und mussten über längere Zeit den Motor benutzen. Aber alle, es waren schließlich neun Boote, trafen sich noch bei letztem Tageslicht in Borsfleth. Die Frage war, was der nächste Tag bringen würde. Eine Kaltfront wurde erwartet mit Frontgewittern und Windsprung auf West. Nachts erfüllte sich die Vorhersage. Es knallte mehrmals heftig, und Musik kam in die Riggs. Schade, es hatte so schön angefangen. Am nächsten Morgen bestätigten sich die Befürchtungen, dass ein harter Gang bevorsteht. Brunsbüttel Elbe Traffic meldete West 4–5. Das scheint zunächst nicht viel. Doch man weiß, wie sich die Elbe zwischen Brunsbüttel

und Cuxhaven aufführt, wenn Wind gegen Strom steht. Die vier Folkeboote, die teilnehmen wollten, meldeten sich etwas verlegen ab. Sie haben recht getan, wie sich später zeigte. Das Segeln, das den anderen widerfuhr, wäre ihnen nicht gut bekommen.

Es waren also noch fünf Boote, die am späteren Vormittag bei der Tonne St1 nach dem Känguruh-Verfahren starteten. Schlag für Schlag ging es unter Ausnutzung des Ebbstroms mit einem Reff im Großsegel und kleiner Fock westwärts. Natürlich briste es weiter auf. Vor Brunsbüttel kochte bereits die See. „Circle“ kam am besten mit den Verhältnissen zurecht, dicht gefolgt von „Otium“. „Benedictus“ suchte unter dem Neufelder Sand ruhigeres Wasser.

Wegen der vielen Kreuzschläge war das Vorankommen langsamer als geplant, was zur Folge hatte, dass für die ersten bereits bei der Oste die Flut einsetzte. Nun zog sich die Zeit noch langsamer dahin. Die Känguruh-Berechnung war über den Haufen geworfen, gerechte Ergebnisse waren nicht mehr zu erwarten.

Dennoch gelangten alle heil ins Ziel und bei schon kräftig gestiegenem Wasser auch problemlos in den Otterndorfer Hafen, wo sie von Heidi Behnke und Jutta Lange mit einem Begrüßungs-Sherry und Schokoladen-überzogenen Schaumköpfen (sie gelten als Liebesbezeugungen von Menschen mit afrikanischem Hintergrund) willkommen geheißen wurden. Bei „Circle“ ließ sich nach Ende der Wettfahrt der Motor nicht starten, und so segelte man kurzerhand in den Hafen, wo zahlreiche helfende Hände warteten.

Jan und Heidi Behnke hatten schon den Grillplatz bunt beflaggt, und auch sonst war der Hafen von gelb-schwarzen Standern dominiert,



Fröhliche Zusammenkunft unter bunten Standern.



Der Obmann vergibt den Ältestenpreis unter Aufsicht des Stifters an K. P. Gnass.



Reimund Reich setzt an Bord von „Gaudeamus II“ den Kommodore-Stander für seinen Gast.



*Nach Sonnenuntergang rückt alles zusammen.
(Alle Fotos: Wolfgang K. Reich)*



Viele Ältere, aber nur ein Ältester: v.r.: Reimund Reich, Peter Gnass, Anneliese Gnass, Kommandore Jürgen Schaper, Obmann Götz Nietsch.

da bereits etliche SVAOe-Yachten den günstigen Südost des Vortags genutzt hatten, um ohne Wettfahrtbeteiligung anzureisen. Insgesamt fanden sich zusammen: „Alamak“ (Zeiber), „Benedictus“ (Torstrick), „Caribe“ (Vorbau), „Circle“ (Raschdorf), „Erjüst“ (Lange), „Fierboos“ (Körner), „Gaudeamus II“ (Reich), „Kalea“ (Selter), „Luise“ (Lunau), „Nepomuk“ (Gnass), „Otium“ (Nietsch), „Soi“ (Mohr), „Spica“ (Sabban), „Trisanna“ (Behnke), „Wikingier“ (Mackens). Eigentlich müsste man noch die Folkeboote „Nonsuch“ (Wedemeyer), „Spanvogel“ (Pulver), „Talofa“ (Simonsen) und „Tectona“ (Schlöbhm) hinzufügen, die sich in Borsfleth zur Teilnahme angemeldet aber am nächsten Morgen die klügere Entscheidung getroffen hatten, in der geschützten Stör zu verbleiben. Insgesamt war es mit 19 SVAOe- und Gästebooten eine stattliche Flotte, die den 24 „Blaues-Band“-Teilnehmern zahlenmäßig nicht viel nachstand.

Bei dem schönen Wetter wurde das gemeinsame Grillen im Windschutz von Holzwänden und Persenningen zu einer sehr geselligen und lange anhaltenden Veranstaltung. Gewiss, es wurde nach Sonnenuntergang kühl, aber dagegen lässt sich ja was tun. Ausgiebig wurde Gebratenes verzehrt, begleitet von Getränken aller Art. Eine Preisverleihung für Wettfahrten ist in Otterndorf nicht vorgesehen, da beide Wettfahrten gemeinsam gewertet werden und es ja am folgenden Tag noch einmal zur Sache gehen würde. Aber ein Wanderpreis besonderer Art konnte dennoch „an den Mann“ gebracht werden: der „Ältesten-Preis“.

Dieser besteht aus einem bildschönen, von Jan Behnke gefertigten Mahagoni-Kasten, den der letztjährige Gewinner mit einem 5-Liter-Schlauch Rotwein zu bestücken hat. Der „Letztjährige“, Peter Grossmann, hatte seine Pflicht erfüllt. Der Preis stand vergabebereit. Es war nur noch ein Preisträger zu finden,

nämlich den ältesten Teilnehmer (auch Frauen können das sein), der auf dem Wasserwege nach Otterndorf gekommen war. Da bei dieser Veranstaltung die Alterspyramide auf dem Kopf steht, musste schon sehr genau auf die Geburtsdaten geguckt werden. „Sieger“, d.h. Ältester war Kurt Peter Gnass mit, man darf es sagen, 81 Jahren. Er erhielt unter viel Beifall das Getränke-Gebinde und wurde auch sogleich zum Anstich aufgefordert. Ein wunderschöner Abend klang langsam aus.

Am nächsten Mittag konnte wegen der Tide erst nachmittags gestartet werden. „Circle“ brauchte einen Schlepp aus dem Hafen, da der Wind im Priel zu spitz stand, um zu kreuzen. Alles klappte, wenn auch mit Verzögerung. Aber dann ging es auf eine sehr schnelle Reise nach Hause. Bei kräftiger Flut und einem

Nordwest mit strammen fünf Windstärken liefen alle Boote hohe Fahrt. Allein „Luise“ entschied sich, von Anfang an den Spinnaker zu setzen. Bei den wechselhaften Kursen, die die Elbe vorgibt, musste auf allen Booten viel an den Schoten gearbeitet werden. Auch die Sonne forderte ihren Tribut, und abends wusste wohl jeder, was er getan hatte.

In wenig mehr als vier Stunden war das Ziel nach 40 Seemeilen erreicht, keine schlechte Zeit für die meist nicht ganz neuen Boote. In der Gesamtwertung beider Wettfahrten siegte „Otium“ knapp vor „Circle“ und „Kalea“. Die Preisverleihung findet im Spätsommer im Hamburger Yachthafen statt. Bleibt nachzutragen, dass „Circle“ natürlich das Hafenmanöver in Wedel wiederum unter Segeln einwandfrei hinbekam. GAN



FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

Eine Länge voraus.



Tel. 040.328 101-4701 • www.firmenich-yacht.de

SVAOe-Rallye 2015 in Wismar Ein Vorab-Kurzbericht in Stichworten

Zeit: 19. bis 25. Juli 2015

Teilnehmer: 2 Boote Rallyeteam

12 Teilnehmerboote

3 Boote Schlachtenbummler

6 Personen Landanreise

Weitere Grillabendteilnehmer

Rallyesieger: Folkeboot „Lord Jim“,

Thomas und Jule Lyssewski

Gewinner Rallye-Ausrichtung 2020:

„Havkarlen“, Ralph Rainsborough und

Dörte Stryi

Wetter: Sommerwetter wie auf Bestellung,

aber auch Gewitterböen und Starkregen

Rallyeteam: sehr zufrieden

Teilnehmer: sehr zufrieden bis begeistert

Gästehafen Wismar: ungastlich

Ein ausführlicher Bericht mit vielen Bildern folgt im nächsten Nachrichtenheft.

Wolfgang Mackens

Wetterberichte und Logbuchführung

Was war das früher doch mal einfach. Allabendlich saßen die Segler auf ihrem Sommertörn um kurz nach halb zehn auf ihren Booten und versuchten Kiel Radio auf ihren Grenzwellenempfängern einzustellen. Endlich, da war das bekannte Tackern und die sonore Stimme: „Hier ist Kiiieel Rrrradio“.

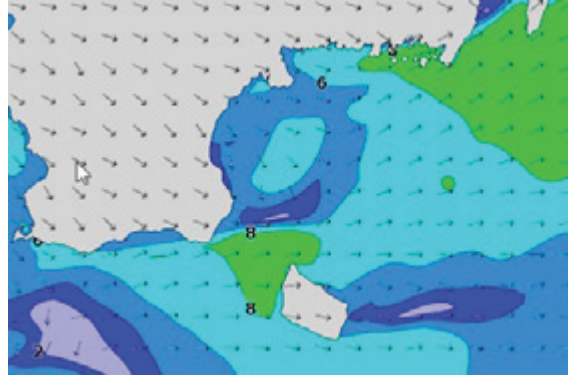
Und um 21:40 Uhr ging es dann los. Man konnte in den Häfen eine Stecknadel fallen hören. Alles saß gebannt vor den knisternden Empfängern und versuchte, aus allen Störungen den Wetterbericht aufzunehmen.

„Vorhersage, gültig bis morgen früh für die Westliche Oostsee – Norrrdwest 3–4, später Norrrd bis Norrrdoost drehend, See 0,5 Meter. Und dann die Aussichten gültig bis morgen Abend: Norrrdoost 3–4, Oostdrehend, etwas zunehmend.“ Und dann hatte es irgendwie dazwischen geknackt und gerade für die west-



Im Westhafen Wismar.

liche Ostsee blieben einige Worte ungehört. Aber das Positive war, dass unsere Logbücher auf exakt diese Art der Wetterberichte abgestimmt waren und es immer noch sind. Durch Internet und Smartphone hat sich aber heute eine völlig andere Art der Wetterberichtbeschaffung ergeben. So bietet das dänische DMI eine visualisierte Vorhersage mit Windrichtung und Stärke für die nächsten 72 Stunden im Stundentakt, dazu Seegangshöhe und Richtung, Strömungsrichtung und Stärke, Wassertemperatur, Salzgehalt und Wasserstandsvorhersage, kurz eine Fülle von detaillierten Informationen, die zudem nach meinen Beobachtungen eine hohe Trefferquote aufzeigen. Das schwedische SMHI steht dem um nichts nach (vielleicht manchmal nicht ganz so präzise). Aber wie bringe ich diese vielen Informationen jetzt in mein Logbuch, das auf die neue Art der Wettervorhersagen noch nicht eingestellt ist? Zwei bis drei Zeilen stehen mir zur Verfügung!



Screenshot einer Windvorhersage.

Das geht doch gar nicht.

Aber sehne ich mich deswegen in die guten, alten Zeiten zurück? Also mache ich lieber den einen oder anderen Screenshot auf meinem Smartphone oder PC und klebe die Bilder später in mein Logbuch ein. Und die knappen Zeilen fülle ich mit einer komprimierten Fassung der ausführlichen Vorhersage.

Hartmut Pflughaupt

Ein Geniestreich „Luv“ in Nova Scotia

„So, Sie wollen schon los? Damit haben wir gar nicht gerechnet. Ihr Schiff liegt noch in der Halle.“ Den Empfang durch den Werft-Manager Darrin haben wir uns irgendwie anders vorgestellt. Vor Wochen schon hatten wir schriftlich unsere Ankunft in Nova Scotia für den 15. Mai avisiert. Vier Mann und Rosi erscheinen denn auch pünktlich früh am Morgen und tatendurstig mit Sack und Pack in der Gold River Marina. Wir wollen die „Luv“ nach

dem langen Winter wieder fit machen für die kommenden Segeletappen in der Neuen Welt. Und nun das. Die „Luv“ stehe ganz hinten in der Halle, sagt der freundliche Darrin. Es sei geplant, das Schiff nach dem Victoria Day, dem Nationalfeiertag, ins Wasser zu lassen. Also erst in vier Tagen.

Die Gesichtszüge der „Luv“-Crew entgleisen kollektiv. Die Körpersprache schaltet von frohem Tatendrang auf totale Depression. Ich muss mich erst mal setzen. Warum, so frage ich, seien wir wohl hier und heute und mit reichlich Vorwarnzeit eingetrudelt? Um zu



Die „Luv“ wird mit ihren Polstern bestückt.

warten? „Sightseeing?“ schlägt Darrin vor, merkt aber gleich, dass das eine besonders blöde Idee ist. Und er merkt auch, dass er umdenken muss, wenn er heile aus der Sache rauskommen will. Es geht dann doch. Am Abend rollt die „Luv“ mit dem Transportwagen aus der Halle. Man sei eben spät dran in diesem Jahr, entschuldigt sich der Manager, der Winter sei furchtbar lang gewesen und sehr schneereich. „Drei Meter hoch.“, sagt Darrin und weist auf die Schneereste auf dem Werftgelände hin, die Ende Mai tatsächlich noch längst nicht weggetaut sind.

Mit dem nächsten Hochwasser schwimmt die „Luv“ im Gold River und wir beginnen mit dem Einräumen. Ein Dutzend Segel, gefühlt 20 Kilometer Leinen, ein Berg von Kojen- und Kabinenpolstern – alles, was James und ich im Herbst von Bord in einen trockenen Stauraum an Land geschleppt hatten, muss jetzt wieder zurück an seinen jeweiligen Platz. Mit Frühjahrsputz und Einräumen, mit Deckwaschen, der Reparatur von elektronischen Geräten und dem Beschaffen von Ersatzteilen sind fünf Personen vier Tage lange gut beschäftigt.

Das größte Problem sind die Wantenspanner. Der Gau war bereits im Herbst beim Einmot-

ten der „Luv“ für das Winterlager passiert. Die Werftmannschaft hatte beim Mastlegen die winzigen Schrauben übersehen, mit denen die Wanten gegen unabsichtliches Losdrehen gesichert sind. Mit roher Gewalt und grobem Werkzeug am langen Hebel überwand den kräftigen Kanadier den metallenen Widerstand und hobelten so die Steigungen der Gewindebolzen glatt. Damit lässt sich nun kein Mast mehr verstellen. Aus Hamburg hat die Frühlingscrew neue und sündhaft teure Bolzen mit nach Nova Scotia im Fluggepäck. In ganz Nordamerika hatte sich kein Profi auftreiben lassen, bei dem sich die Reparatur des Riggs hätte in Auftrag geben lassen. Wir müssen selber ran.

Die Erbauer unserer X-Jacht haben garantiert nicht damit gerechnet, dass irgendwann einmal im fernen Nova Scotia unkundige Segler diese unmögliche Aufgabe lösen müssen. Sonst hätten sie gewiss nicht die langen schweren Gewindestangen, welche die gewaltigen Kräfte des Riggs zum stählernen Kielrahmen unten im Schiff führen, so komplett unzugänglich hinter Einbauschränken, Bodenbrettern, Deckenverkleidungen und Kojenkisten versteckt. Um unsere Ersatzteile einbauen zu können, müssen die fest verschraubten Stangen komplett ausgebaut werden. Natürlich existiert kein Handbuch, keine Zeichnung, keine Anleitung mit klugen Tipps für diesen Job. Nach einem zeitraubenden Prozess von Versuch und Irrtum gelingt es, die Stangen aus dem Deck zu ziehen, mit dem sie am oberen Ende – als zusätzliche Schikane – beinahe unlösbar verklebt sind.

Unlösbar sind nun aber auch noch die langen Stangen mit dem Metallgehäuse verkeilt, in dem der kurze, defekte Gewindebolzen steckt. All unsere Kraft reicht nicht. Kein Werkzeug

hilft. Alle Mühe umsonst. Wir können nichts auswechseln. Wir können den Mast nicht setzen. Eigentlich könnten wir jetzt tatsächlich nur noch ein wenig Sightseeing machen und zurück nach Hamburg fliegen.

Wenn die Not am Größten, ist die Rettung am Nächsten. Ein Bootseigner, dem ich unser Leid klage, kennt einen Schlosser, der sei ein Genie für jeden Metalljob. Auch am Sonnabend um 16 Uhr? Tatsächlich. Wir finden das Genie – ein Baum von einem Kerl – noch im Dienst und hilfsbereit. Er betrachtet sich die Sache, sagt keinen Ton und schweißt und hämmert und schleift und bohrt und poliert eine geschlagene lange Stunde. Dann ist er fertig und will nur 60 Dollar auf die Hand.

Als am nächsten Morgen ein großer Kran den 22-Meter-Mast in die „Luv“ hebt, lassen sich die Wanten ohne Anstrengung mit den neuen Gewindebolzen verbinden. Wie geschmiert. Am Abend ist die „Luv“ wieder fit und seeklar für die nächste lange Reise.

Heiko Tornow



Eggert und der geniale Schlosser.

(Fotos: Heiko Tornow)

Aus dem DSV

Neues zum Sportsee- und Sporthochseeschifferschein

Ab dem 1. September 2015 dürfen programmierbare und programmierte Taschenrechner bei der schriftlichen Prüfung im Fach Navigation zum Sportsee- und Sporthochseeschifferschein nicht mehr benutzt werden. Nach einem Beschluss des Lenkungsausschusses sind dann nur noch Taschenrechner, die weder programmierbar noch programmiert sind, zugelassen. Unser Kommentar: Durch diese Neuregelung

wird für viele, die im Umgang mit mathematischen Formeln nicht sonderlich geübt sind, der Zugang zu den beiden wichtigen und anspruchsvollen Bootsführerscheinen erheblich erschwert. Ärgerlich ist, dass der DSV es nicht für nötig hält, seinen Mitgliedern eine Begründung für den Beschluss zu liefern. Der Obmann für Navigation und Fahrtensegeln (und zuständig für die Führerscheinausbildung in der SVAOe), Dr. Stephan Lunau, hat eine geharnischte E-Mail an den DSV gerichtet. Eine Antwort lag bei Redaktionsschluss noch nicht vor.

GAN

Personelle Veränderungen im DSV

Mitten im Sommer, wenn die meisten Segler mit ihrem Boot unterwegs sind, ist der Präsident des DSV, Dr. Andreas Lochbrunner, sehr aktiv gewesen. Nachdem der erst seit einem Jahr im Amt befindliche Vizepräsident für Fahrtensegeln, Freizeit- und Breitensport, Sven Herlyn, seinen Posten wegen zu hoher beruflicher Arbeitsbelastung zur Verfügung gestellt hatte, musste ein Nachfolger zumindest bis zum nächsten Seglertag im November gefunden werden. Es wurde der Vorgänger des Nachfolgers, Uwe Jahnke, der die Arbeit eigentlich in jüngere Hände legen wollte.

(Quelle: Segler-Zeitung)

Der Generalsekretär des DSV, Gerhard Philipp Süß, wird den Verband nach 17 Jahren Tätigkeit verlassen. Seine Nachfolge wird zum 1. März 2016 Götz-Ulf Jungmichel antreten, bisheriger Direktor der „Boot Düsseldorf“.

(Quelle: Segler-Zeitung)

Neues von der Arge Maritime Landschaft Unterelbe

Das Haus der Maritimen Landschaft Unterelbe und der Tourismusverein Altes Land e.V. haben ein neues gemeinsames Freizeitangebot entwickelt. Der „See(h)fahrer Genuss“ stellt Besuchern jeden Sonntag die Region der Maritimen Landschaft Unterelbe sowie die wechselvolle Geschichte des Hauses vor und gibt Einblicke in die Navigationskunst.

Zwei Kapitäne a.D., Rolf Bruns und Joachim Brill, übernehmen die Führung beim „See(h)fahrer Genuss“ und navigieren Interessierte

durch die maritime Erlebniswelt. Jeden Sonntag empfängt einer der Kapitäne die Besucher und startet mit ihnen einen informativen Rundgang durch das historische Gebäude, das nahezu 140 Jahre als Seefahrtsschule diente. Arge Maritime Landschaft Unterelbe GbR, Kirchenstieg 30, 21720 Grünendeich, Tel. 04142 / 88941-0

Kinderreisepass – wenn Sie mit Kindern nach Dänemark segeln

Durch die Änderungen im Passrecht sind seit dem 26.06.2012 für Reisen nach Dänemark für Babys und Kinder bis zur Vollendung des 12. Lebensjahres ein eigener Personalausweis oder Kinderreisepass mit Foto erforderlich. Kinder ab dem 13. Lebensjahr müssen einen Personalausweis oder einen Reisepass mit sich führen. Dänemark ist Mitglied der Europäischen Union und Schengen-Staat. Es gibt keine stationären Grenzkontrollen mehr an den Binnengrenzen. Dennoch muss auch im Schengen-Raum bei Grenzübertritt ein Reisedokument mitgeführt werden, mit der sich die Person ausweisen kann. Dies gilt auch für Babys, Kleinkinder und Kinder. Sie benötigen somit auch bei Reisen nach Dänemark einen eigenen Ausweis. Kinderträge im Reisepass der Eltern sind mit Ablauf des 25. Juni 2012 ungültig und berechtigen das Kind nicht mehr zum Übertritt der Grenze. Kann man sich in Dänemark nicht ausweisen, kostet das in der Regel 500 Kronen Strafe. Außerdem kann es passieren, dass man zur Identitätsfeststellung auf die Polizeistation oder zur Grenzbehörde muss.

Jan J. Casper

(aus: FSC Mitteilungen 6-2015)

Werner („pinselt alles“) Schulz gestorben

Er war einer der bekanntesten Segler auf Elbe, Nord- und Ostsee. Seit den frühen siebziger Jahren hat er mit seinen drei „Rois“ die Regattabahnen unsicher gemacht und viel Silber abgeräumt. In meinen Augen war sein größter Erfolg das Rund-Skagen-Rennen im Jahr 2000. Der Maler war mit seiner „Roy“ nur zwei Stunden langsamer als die sehr viel größere „Uca“, die die Lorbeeren für die schnellste Zeit einheimen konnte. Den seit 27 Jahren bestehenden Rekord der „Diana III“ mit Steuermann Harald Baum mit 55 Stunden und 1 Minute konnte auch er deutlich unterbieten. Ebenso holte er sich 1992, 1993, 2000 und 2004 vier Mal das Blaue Band der Niederelbe.



Typisch Werner Schulz in Pose und Outfit.

(Foto: Axel Sylvester)

Zum vierten Gewinn wurde ihm das Prädikat „schnellster Opa der Unterelbe“ von Harald Baum verliehen.

Axel Sylvester,

1. Vorsitzender Elb-Segler-Vereinigung

<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>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>	



Einladung zum Spieleabend

Am Sonnabend,
dem
7. November 2015
um
16:00 Uhr
im Clubhaus der SVAOe.

**Wer Lust hat Skat, Doppelkopf,
Rommé, Würfel- und Brettspiele
zu spielen, meldet sich bitte
bis zum 30.10.15
im Büro der SVAOe an.**

Jeder Teilnehmer bringt bitte ein Präsent
im Wert von ca. € 5 mit.

Wir freuen uns auf einen lustigen
und geselligen Nachmittag, der bis
in den Abend dauern soll.

Für Getränke und einen Abendimbiss
wird gesorgt.

Speisen und Getränke sind
vor Ort zu zahlen.

Über eine rege Beteiligung freut sich

Ihr Festausschuss

Der Tod des Lotsen Röhrs Ein Ereignis vor fast 150 Jahren

Vorbemerkung: In Heft 3/2015 hatten wir in dem Beitrag „Werden Segler unterschätzt?“ über die Ausweichregeln zwischen maschinengetriebenen und Segelschiffen einige Gedanken entwickelt und dabei auch die Kollision der „Preussen“ mit dem Dampfer „Brighton“ erwähnt.

Unser Mitglied Peter Gnass hat uns darauf hin aus seinem Familienarchiv einen Auszug aus der Seeamtsverhandlung über den Tod des Lotsen Röhrs, seines Ur-Ur-Großvaters, zur Verfügung gestellt. Auch dabei geht es um die Ausweichregeln zwischen Maschinen- und Segelfahrzeugen, wenn auch vielleicht nicht in dem Sinne des vorgenannten Beitrags. Aber es ist ein lesenswertes Zeitdokument. (Red.)

„Am 9. November des Jahres 1868 gingen wir mit dem von Franzisko Rodriguez de Nova junior als Schiffer geführten portugiesischen Barkschiffe FAVORITA genannt mit einer nach Oporto bestimmten Ladung Weizen in Säcken und diverse andere Güter von dieser Stadt Hamburg ab und wurden von einem Schleppdampfer das Revier abwärts bugsiert bis auf die Rhede von Stade, woselbst wir, weil es herb aus Norden wehte, wieder zum Anker gehen mussten.

Unser Schiff alsdann dicht, fest, stark mit einer aus uns den Deponenten bestehenden im Ganzen 14 Personen zählenden Besatzung gehörig bemannt, mit allem nötigen Zubehörgut ausgerüstet, die Ladung nach Seemannsbrauch gut gestaut, und das Schiff überhaupt in jeder Beziehung in gutem, seefähigem Zustande; auch hatten wir einen Revierlotsen an Bord, sowie einen Övelgönner Lotsen namens Röhrs,

um das Schiff durch die Nordsee zu lotsen. Auf der Rhede von Stade blieben wir widrigen Windes halber vor Anker liegen bis zum eilften selbigen Monates, an welchem Tage wir unter Commando des Revierlotsen bis nach der Rhede von Cuxhaven segelten, auf der wir um 5½ Uhr Abends auf Befehl des Lootsen wieder ankerten. Am 12. s.M. um 1 Uhr Nachmittags lichteten wir auf Lootsencommando unsere Anker und gingen mit Nordwest Wind unter allen Segeln beigesetzt unter Segel und passierten um 4 Uhr Nachmittags das äusserste Feuerschiff und setzten wir dann unter Befehl des Nordsee-Lootsen unsere Reise fort und gingen in See, indem wir unseren Cours Nordwest ¼ West steuerten bis sieben einhalb Uhr selbigen Abends, um welche Zeit, während wir den Leuchtturm von Helgoland Norden zum Compas liegen hatten circa zehn Seemeilen entfernt, über Backbordbug ein weisses Licht erblickten und da wir mit Steuerbordhalsen zu lagen mit dem Wind Nordost, so befahl der Lootse mit unserem Schiffe zu luwen, um dem besagten Lichte auszuweichen und nachdem dann ein viertel Strich aufgeluwt worden war, erblickten wir ein rothes Licht in der selbigen Richtung wie das Weisse und erkannten dann,

dass es ein Dampfer sei, und da unser Lootse befahl mit Anluven fortzufahren, so wurde mit unserem Schiffe weit aufgeluvt bis es an den Wind kam, und da der Dampfer weder hierauf noch auf unsere Lichter Rücksicht nahm, die hellbrennend waren, auch seinen Cours nicht änderte, sondern fortfuhr gerade auf unser Schiff zuzuhalten, so rannte solcher gegen unser Schiff an und zertrümmerte die Seite desselben von oben bis unter Wasser an der Backbordseite welches die Leeseite war, so dass unser Schiff sich sofort mit Wasser füllte. Der Dampfer ging dann etwas rückwärts und blieb mit unserem Schiff aneinander, und da dies letztere voll Wasser lief und schon anfang zu sinken, so mussten wir zur Rettung unseres Lebens an Bord des Dampfers überspringen, worauf als wir sämtlich bei diesem an Bord gekommen waren, es sich ergab, dass unser Lootse nicht mit übergekommen war, indem als er überspringen wollte, unser Schiff schon zu weit von dem Dampfer wieder abgekommen war. Der Kapitän des Dampfers liess sofort ein Boot ins Wasser setzen, welches aus seiner und unserer Mannschaft bemannt wurde, allein als das Boot zu Wasser war, sank unser Schiff bereits vollständig weg, und obgleich



Seemann

& Söhne

Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG www.seemannsoehne.de

Schenefeld	Blankenese	Rissen	Groß Flottbek	Bestattungen
Dannenkamp 20	Dormienstraße 9	Ole Kohdrift 4	Stiller Weg 2	aller Art und
22869 Schenefeld	22587 Hamburg	22559 Hamburg	22607 Hamburg	Bestattungsvorsorge
Tel.: 8660610	Tel.: 866 06 10	Tel.: 81 40 10	Tel.: 82 17 62	

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

dann alles Mögliche geschah um den Lootsen aufzufinden, so blieb doch alles Suchen vergeblich und musste das Boot ohne Erfolg wieder von dem Dampfer an Bord genommen werden worauf der Dampfer mit uns seine Fahrt nach Hamburg fortsetzte, woselbst wir am 13.s.M. um 2 Uhr Nachmittags ankamen. Der Name des Dampfers war GERMANIA geführt von Capitän Witt.

Wir erklären und bezeugen ferner, dass wir an dem solchergestalt stattgehabten Zusammenstoss und deren dadurch verursachte Schäden und Verluste in keiner Weise schuldig sind und dass dieser Zusammenstoss nicht durch irgend ein Versehen, eine Nachlässigkeit oder bösen Willen unseres Schiffers oder sonst Jemandes von unserer Besatzung, auch nicht durch irgend einen Mangel oder eine Untüchtigkeit unseres Schiffes, sondern dass dieser Zusammenstoss und aller dadurch verursachte Schaden und Verlust lediglich den Zufällen und Ereignissen der See, wie hierin zuvor angegeben, beigemessen werden muss.

So wahr Ihnen, Deponenten, Gott helfe!“

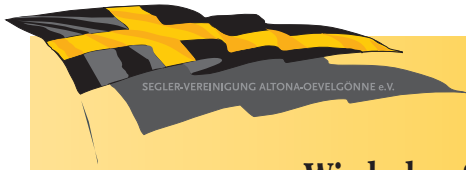
Nachbemerkung: Der Spruch des Seeamts zum Verhalten der Beteiligten und zur Schuldfrage ist nicht überliefert. Er wäre interessant gewesen. Auch damals hätte sicher schon der Dampfer dem Segler ausweichen müssen. Allerdings hat der Segler die (heutige) Regel, Kurs und Geschwindigkeit beizubehalten, missachtet. Man könnte schließen, dass entgegen der Aussage des Berichtenden auch der Dampfer auszuweichen versuchte und nach Backbord gedreht hat. Dadurch wäre er dann dem (regelwidrig) ausweichenden Segler direkt in die Backbordseite gefahren. Aber solche Spekulationen sind heute überflüssig.

GAN

100 Jahre Echolot

Die jeweilige Wassertiefe zu kennen, ist für den Schiffsführer eine der wichtigsten Informationen. Einige Ältere kennen noch das Bleilot mit markierter Lotleine (alle zwei Meter wechselnd schwarz, weiß, gelb, rot, Leder; letzteres bei 10 Metern mit einem Loch, bei 20 Metern mit 2 Löchern). Es war eine nasse Angelegenheit, damit zu arbeiten und auch nur für begrenzte Schiffsgeschwindigkeiten geeignet. Klar, dass mit der Zunahme der maschinengetriebenen Berufsschiffahrt und auch für den militärischen Bereich, man denke an U-Boote, ein neues Verfahren her musste.

In Deutschland war es der Ingenieur Alexander Behm (1880–1952), der während seiner Studienzzeit in Karlsruhe bereits ein Analysegerät für Luftschall entwickelt hatte, womit z.B. die Höhenmessung für Zeppeline ermöglicht wurde. Darauf aufbauend wurde Behm 1915 ein Patent zur Messung der Zeitdauer des Schalls im Wasser erteilt. Die Marine wurde aufmerksam, und zum Ende des Ersten Weltkriegs waren erste „Echolote“, wie Behm sie bereits damals nannte, für Versuchszwecke einsatzbereit. Nach Kriegsende war das militärische Interesse erloschen, aber Behm machte weiter. Er erfand eine neue Methode zur Kurzzeitmessung, wodurch sein Echolot zur praktischen Reife gedieh. 1920 gründete er die Behm-Echolotfabrik in Kiel, die er bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs leitete, dann überholte ihn die internationale Konkurrenz. Über das vielseitige Leben dieses Erfinders hat sein Enkel eine Romanbiografie verfasst (Werner Schneider, Echozeiten, Books on Demand, als Kindle Version oder Taschenbuch,



Wir laden Sie herzlich ein
zu unserem diesjährigen

Herbstfest der SVAOe
mit dem **traditionellen Grünkohlessen**
und der **Preisverteilung** für
die Elbe-Ausklang-Wettfahrt.

am **20. November 2015**
um **19:00 Uhr**

im Clubhaus der SVAOe, Neumühlen 21

Zur Anmeldung überweisen Sie bitte € 19,50,
für Jugendliche ermäßigt € 12,00
pro Person, bis zum 13.11.2015 auf das Konto
der SVAOe bei der Hamburger Sparkasse

IBAN: DE60 2005 0550 1265 1039 92 , BIC: HASPDEHHXXX

unter dem Stichwort „Herbstfest“

Auf Grund der begrenzten Anzahl der Plätze gilt die Reihenfolge der Anmeldungen.

Ihr Festausschuss

Vertrieb Amazon). Für uns Segler, für die das elektronische Gerät zur Selbstverständlichkeit geworden ist und für Technik-Interessierte eine bildende Lektüre. (Quelle: Mitteilungsblatt „Trans-Ocean“) GAN

Großzügig nur für Vermögende? Kaiserzeit – kein Hafengeld, keine Führerscheine

1891 war ein für den deutschen Segelsport bedeutsames Jahr. Es begann mit dem Erwerb des 1887 gebauten englischen Rennkutters „Thist-



Viel Hafengeld. (Foto: Wannack)



Kein Hafengeld.

le“ durch den Deutschen Kaiser Wilhelm II. Während die Yacht überführt wurde, wechselte der Marine Regatta Verein in Kiel am 2. Mai 1891 seinen Namen in Kaiserlicher Yacht Club (dem heutigen Kieler Yacht-Club), und der Kaiser ernannte sich selbst zu dessen Kommodore. Das Einlaufen des Kaisers mit der großen Yacht bei frischer Brise unter vollen Segeln einen Monat später wurde zu einem maritimen Volksfest von besonderem Ausmaß. Unzählige Boote aller Größen fuhren der in „Meteor(I)“ umbenannten Yacht entgegen. Es wurde Salut geschossen, und der Jubel nahm kein Ende.

Während das Seglervolk in Kiel jubelte, war die Regierung in Berlin nicht untätig. Es galt, den auf einmal so populär gewordenen Sport auch verwaltungsseitig zu fördern. So beschloss der Bundesrath schon eine Woche nach dem Spektakel, das Fahren ohne Führerschein in den deutschen Küstengewässern zu gestatten. Sechs Wochen später wurden „Lustyachten“ in allen deutschen Seehäfen sogar vom Hafengeld befreit!

Wir wissen nicht, was den als Nachfolger Otto von Bismarcks erst seit dem 20. März 1890 im Amt befindlichen neuen Reichskanzler Leo von

Caprivi zu dieser Großzügigkeit gegenüber den ja nicht gerade unvermögenden Seglern veranlasst hat. Paradiesisch war die Zeit nicht für alle. Die gern beschworene „gute alte Zeit“ galt nicht für die Masse der Arbeiter und Sozialisten. Die segelten zu jener Zeit nicht, und wenn doch, so mussten sie in den Häfen berappen, denn die durch den Ukas des Kanzlers privilegierten DSV-Vereine nahmen sie gar nicht auf. Sie hielten sie sich mit einer Sperrklausel vom Leib, die die Aufnahme von Leuten, die von ihrer Hände Arbeit lebten, nicht vorsah. JCS

Anm. d. Red.: Diese privilegierten Zeiten, dass im DSV zusammengeschlossene Segler kein Hafengeld zahlen mussten, sind lange vorbei. Für eine gute Leistung sind wir heute gerne bereit, angemessenes Hafengeld zu bezahlen. Was darunter zu verstehen ist, bietet allerdings Stoff für Diskussionen. Unser Mitglied Peter Wannack fand im letzten Jahr das Hafengeld auf Vejvø zu Recht bemerkenswert und schickte uns ein Foto (vielleicht zur Abschreckung vor diesem Hafen?)

Michael Dibowski bleibt am Ruder

Bei den Vorstandswahlen des Fachverbands Seenot-Rettungsmittel (FSR) bestätigten die Mitglieder Michael Dibowski (SVAOe-Mitglied) in seinem Amt als Vorsitzender. Michael Dibowski ist Geschäftsführer des Rettungswesten-Herstellers Kadematic. Wir gratulieren!
(Quelle: Wassersport-Wirtschaft 2/2015)

Für Modellsegler: Die Geschichte der A-Klasse

Folke- und Modellbootchampion Klaus Pollähn hat mit einer neuen Veröffentlichung wieder einmal seine Begeisterung und Kennererschaft unter Beweis gestellt: „Ein Hamburger Beitrag zur Geschichte der A-Klasse“ heißt das Werk.

Darin geht es aber nicht nur um die Modellboote. „Es ist ein besonderer Beitrag zur Geschichte der A-Klasse: Ein Vergleich mit der Entwicklung der internationalen R-Klassen. Zugegeben, kein Kenner in den USA oder England erwartet heutzutage einen signifikanten



Die Brüder Rolf und Klaus Pollähn. Die Regatten um den Yachting Monthly-Pokal in Gosport legten den Grundstein für den Gewinn der Britischen Meisterschaft mit „Moonshine“ in Fleetwood 1965. Foto aus dem Buch „Die Geschichte der A-Klasse“.

Beitrag auf diesem Gebiet von einem Autor und Modellsegler aus Hamburg. Das Thema reizte mich. Denn mein Blickwinkel als Segler ist ein etwas anderer: Ich segle nebenbei Regatten auf Jachten seit über 50 Jahren.“

So hat Klaus Pollähn anhand vieler von ihm selbst gezeichneter Risse die Entwicklung der Modellboot-Konstruktionen und denen der „großen“ Racer im Laufe eines Jahrhunderts sichtbar gemacht und kommentiert.

Seit den aktiven Zeiten der Brüder Pollähn hat sich die Modellsegel-Szene gründlich verändert. Aber Klaus Pollähn sagt mit Überzeugung: „Die Bewunderung für die raffinierten

Boote unserer größten Modellyacht-Klasse hält an. Zwar segelt die Masse der Modellsegler heute aus vielerlei Gründen kleinere Boote (Tenrater, Marblehead, IOM-Klasse), aber um die Zukunft der A-Klasse ist mir nicht bange“. „Die Geschichte der A-Klasse“ ist ein Privatdruck, von Klaus Pollähn auf eigene Kosten produziert. Das Buch hat 100 Seiten mit 260 Abbildungen. Die kleine Auflage ist bereits als Geschenk an Freunde aus der Modellsegelszene im In- und Ausland vergeben. Bei Interesse wird Klaus Pollähn gern nachdrucken lassen. Der Stückpreis wird dann bei ca. 70,- Euro liegen. sux.



SVAOe-Stander in den sonnigen Kornaten.
(Foto: Backup)

Urlaubsgrüße

Wir freuen uns immer, wenn unsere Mitglieder eine Standortmeldung von ihrem Urlaubstörn machen. Im August erhielten wir folgende E-Mail:

„Herzliche Urlaubsgrüße aus den sonnigen, leichtwindgeprägten Kornaten mit Charterschiff „Pinky“ (Elan 333) unter SVAOe-Stander senden Kerstin und Michael Backup.“





„Tectona“ vor „MSC Zoe“. (Foto: Carsten Reuter)

Segler, Maschinenfahrzeuge, Ausweichregeln

Zu diesem Thema hatten wir uns bereits im letzten Heft ausgelassen. Das eindrucksvolle Foto dagegen hat nichts mit der Sache zu tun. Das aktuell (wie lange noch?) größte Containerschiff der Welt, die „MSC Zoe“, wurde am 1. August in Hamburg getauft. Es war ein schöner Tag; die SVAOe-er Norbert und Anne Schlöbhm nahmen sich ihr Nordisches Folkeboot „Tectona“ und besahen sich mal eben den Giganten aus der Nähe. Carsten Reuter drückte auf den Auslöser, und so entstand dieses Foto von „David und Goliath“. Aber es kommt nicht wie in der biblischen Geschichte zu einem Wettkampf, in dem der Kleine den Großen besiegt. Auf der Elbe kann der Segler das Maschinenfahrzeug nicht zum Ausweichen zwingen. Die „MSC Zoe“ wird keine Notiz von der „Tectona“ genommen haben. Sie lässt sich in ihrer majestätischen Größe gelassen bewundern. Hinsichtlich der Schönheit obsiegt allerdings der Kleine.

GAN

JWK – immer modern Zu unserem Titelbild

Ein ehemaliger SVAOe-Kuttersegler wird 60 und feiert das Ereignis im Kreise seiner Familie und Freunde. Als Motiv für die Einladungskarte musste es natürlich etwas mit Kuttern sein. Ich zitiere aus dem Text, mit dem uns seine Frau Claudia die Farbkopie einer Originalvorlage aus Segelmaterial, von Bord ihres Schiffes für die Umschlagseite unserer SVAOe-Nachrichten zur Verfügung stellte:

„Die Kuttergemeinschaft war seine Familie, die Kutterzeit hat ihn geprägt und in seinem ganzen Handeln vorangetrieben.

Obwohl ich nicht Kutter gesegelt bin und so manche Geschichte erzählen könnte, als wäre ich dabei gewesen, gibt es immer wieder die eine oder andere Begebenheit, die ich nicht kenne. So haben wir immer viel zu lachen. Gerade in dem Alter, in dem

man Kutter segelt, zogen meine Eltern mit mir nach Stuttgart. Mein Bruder „Eltron“ durfte bei den Großeltern bleiben, da es in Stuttgart keine reformierte Oberstufe und kein Kuttersegeln gab.

Als ich mit 17 wieder nach Hamburg kam, war es zu spät für den Kutter, aber ein Anfang mit „Stefax“ (Anm. d. Red. Dem Geburtstags„kind“ Dr. med. Stefan Hummelt). Stattdessen ein Osterwochenende auf der „Show“ von Günther Matthiessen bei klirrender Kälte mit Eis und Schnee – und seekrank war ich auch. Ein zweiter Ausflug mit der V-Jolle von Jan Garbers endete mit einer Kollision mit dem Dalben, bei der Jan wie Fallobst ins Wasser plumpste.

Trotz allem bin ich dabei geblieben – wohl mehr aus Liebe zu Stefax als zum Segeln. Mit den Kindern kamen größere Boote. Unsere „Emil Reiseschwein“, eine X 44, ist gemächlich

zu segeln und schnell genug für Regatten. Segeln ist auch meine Leidenschaft geworden und glücklicherweise konnten wir auch bei unseren Kindern das Segelfeuer entfachen“. Soweit Claudias – leicht gekürzter – Text.

Abschließend etwas Persönliches zu Claudia Berg-Hummelt: 1960 geboren, nach der Realschule Ausbildung zur Arzthelferin, nach drei Jahren Abendgymnasium Studium der Volkskunde und Kunstgeschichte an der Georg-August-Universität in Göttingen. Seit 1989 Vollzeitmutter mit drei Kindern und Vollzeitseglerin, „daneben“ Studium „Gestaltende Kunst“ an der Hochschule für Künste in Bremen.

Liebe Claudia. Wir danken Dir und würden gern mal wieder etwas Kunst von Dir auf unserer U1 darstellen. Es muss ja nicht bis zum nächsten runden Geburtstag dauern.

JCS

Kalender für 2016

Das neue Jahr wirft seinen Schatten voraus – in Form von Kalendern. Warum manche schon im Juni des Vorjahres auf den Markt kommen? Aus dem großen Angebot für 2016 hier eine kleine Auswahl – es gibt ja noch viel mehr, für jede Wand und jeden Geschmack.

Mit „**Kreuzfahrtschiffe 2016**“ zeigt Fotograf Peter Neumann, seit Jahrzehnten aktiver Kalendermacher, eine Reihe bekannter Schiffe auf der Nord- und Ostsee. Wer eine Kreuzfahrt als Alternative oder Ergänzung zum Segeln in Erwägung zieht, kann sich durch die Bilder in-

spirieren lassen.

„Jeden Monat eine neue Reise“ ist das Motto. Der Kalender ist bei Koehlers Verlagsgesellschaft erschienen und kostet 24,90 Euro.

„...**wir kommen 2016**“ heißt auch diesmal der Kalender der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, und wieder stam-



men die fetzigen Fotos von Peter Neumann. Der Verlag allerdings hat gewechselt – es ist jetzt ebenfalls Koehler, und der Preis beträgt ebenfalls 24,90.

Delius-Klasing und Edition Maritim haben für fast jede Zielgruppe Kalender im Programm – für Segler und Motorbootfahrer, Pferdefreunde, Surfer und Kitesurfer, Biker und Rennradler, Snowboarder und Freeroller, Roller- und Oldtimerfreaks...



dramatischen Fotos von Philip Plisson – im Großformat 80 x 40 cm, aber auch der Preis ist nicht ganz klein: 69,- Euro.

Da haben wir zum Beispiel „**Stürmische See 2016**“ mit



„**Faszination Yachtsport 2016**“ heißt der neue Kalender von Franco Pace, der zum Preis von 29,90 Euro die ganze Dynamik des Segelns zeigt.

Schöne Klassiker unterwegs visualisiert Nico Krauss großformatig in seinem Kalender „**Yacht Classic 2016**“.



Diese „Freude an der Wand“, wie unser Kommodore es zu formulieren pflegte, kostet ebenfalls 29,90 Euro.

Und dann gibt es natürlich auch für 2016 wieder die „**Chronik der Seefahrt**“ – die Sammlung alter Schiffsdarstellungen mit sachkundigen Erläuterungen. Preis 21,50 Euro.



sux.

Höllennmäßig!

„Es war kurz nach 7 Uhr morgens, Maurice war eben von seiner Frau geweckt worden und gerade dabei aufzustehen, um an Deck zu gehen und seine Wache am Ruder zu übernehmen, als die Yacht fast unhörbar, aber unglaublich heftig mit einem unbekanntem Objekt zusammenstieß. Der Aufprall war so gewaltig, dass die Yacht aus dem Wasser gehoben wurde.“



So beginnt die Hölle für Maurice und Maralyn Bailey. Ein Wal hat die 9,5 m-Yacht versenkt. Es folgen 117 Tage Drift über den Pazifik – im Dingi mit der Rettungsinsel im Schlepp. Und die Hölle lässt nichts aus, um die Schiffbrüchigen zu quälen – Stürme, Hitze, Regen, Haie, Krankheiten und dazu die Qual, Schiffe vorbeifahren zu sehen. Ein koreanisches Fischerboot rettet die Baileys.

Diese und neun weitere Geschichten erzählt Rob Mundle in seinem Buch „**Hölle auf hoher See**“ – darunter die Story von der Trimaran-Crew, die nach der Kenterung 119 Tage „kopfunter“ ausharren muss, bis Rettung kommt

Diese und neun weitere Geschichten erzählt Rob Mundle in seinem Buch „**Hölle auf hoher See**“ – darunter die Story von der Trimaran-Crew, die nach der Kenterung 119 Tage „kopfunter“ ausharren muss, bis Rettung kommt

– und die vom dramatischen Verlauf der Sidney-Hobart-Classic 1998, die als Horror-Race in die Geschichte des Segeln eingeht.

Alles Situationen in die man selbst nie kommen möchte. Aber warum zum Teufel der Untertitel „10 Kapitäne berichten“? Es sind doch meist Segler, Flieger oder Fischer, die die Hölle erleben. Erschienen ist das Buch bei Delius Klasing, es hat 240 Seiten und kostet 12,90 Euro. sux.

Mediterrane Bordküche

„Die besten Rezepte aus der Pantry“ haben Wolfgang Mader (Text) und Johannes Maria Geurtz (Fotos) in diesem Buch zusammengestellt. An Koch- und Rezeptbüchern herrscht inzwischen wahrlich kein Mangel, aber dieses bringt möglicherweise doch wieder auf neue Ideen. Da gibt es zum Beispiel als Vorspeise

den „erotischen Feigen-salat“ – oder als Hauptgang „die leckersten Schenkel der Welt“ (vom Hähnchen). Ich habe das Buch meiner Frau zur Begutachtung gegeben, sie ist für mich die un-übertroffene Köchin und war professionelle Food-Redakteurin.

Ihr Urteil: „Nicht schlecht, viele Anregungen, aber als Kochbuch an Bord nicht gerade praktisch. Ringbindung wäre besser gewesen, und auch wasserfestes Papier.“

Trotzdem: Auch auf der Ost- und Nordsee, sogar auf der Elbe kann man mediterran kochen. „Mediterrane Bordküche“, ist bei Delius Klasing erschienen, hat 176 Seiten mit über 500 Farbfotos und kostet 19,90 Euro. sux.



Zu guter Letzt

In einer Broschüre über die Insel Saaremaa in Estland findet man folgendes Rezept:

Möwensuppe

Eine mittelgroße Möwe gründlich rupfen, ausnehmen und unter laufendem kaltem Wasser sehr gut waschen. Kaltes Wasser in einen passenden Topf füllen und die Möwe hineinlegen. Auf kleiner Flamme vorsichtig etwa eineinhalb Stunden kochen. Dem gar werdenden Fleisch Salz, Pfeffer und Lorbeer hinzufügen. Anschließend die Möwe aus dem Sud nehmen und wegwerfen, den Sud sorgfältig abtropfen lassen, danach weggießen. Zum Abschluss auch den Topf samt Deckel wegwerfen, falls dieser für die weitere Verwendung unbrauchbar geworden sein sollte.

Ich habe es ausprobiert: Es funktioniert!

Mitgeteilt von Marcus Boehlich

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: Marcus Boehlich, Götz-Andreas Nietsch,

Norbert Suxdorf, Andreas Völker. **Layout:** Stefanie Holke.

E-Mail: nachrichtenblatt@svaoe.de. Die Redaktion behält sich

vor, Beiträge zu kürzen und zu redigieren.

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.



Delfine brauchen Ihre Hilfe!

Bitte helfen Sie mit einer Spende oder einer Patenschaft - gemeinsam für MEER Leben!

Finanzielle Unterstützung wird benötigt für

- Kampagnen gegen Dynamitfischerei, Überfischung
- Einrichtung von Schutzgebieten
- Überwachung von Fischereihäfen
- Ausrüstung und Patrouillenboote zur Überwachung der Lebensräume
- Aufklärungsprojekte für Fischer und Bevölkerung
- Kampf gegen „delfintödliche“ Netze

Mit einer Delfin- oder Walpatenschaft unterstützen Sie die Schutzprojekte:

- Rettung der letzten Adria-Delfine
- Delfinschutz in Peru
- Pottwale vor Dominica

www.patendelfine.de



Gesellschaft zur Rettung der Delfine e.V.

Kornwegerstraße 37 | 81375 München

Tel.: 089-74 16 04 10 | Fax: 089-74 16 04 11 | info@delphinschutz.org | www.delphinschutz.org

Spendenkonto: Stadtparkasse München 701 500 00 | Kto. 109 138 388



“Noch ist Zeit zum Handeln um die bedrohten Delfine zu retten.”

Rollo Gebhard -
Vorsitzender und Gründer
der GRD

Für alle, die auch draußen auf natürliches
Material nicht verzichten wollen.



Der neue Rymhart-Troyer. Qualität Made in Germany:

- 100% Merinowolle
- Azofarbstofffrei gefärbt
- in drei Farben erhältlich
- effektive Wärmespeicherung
- verdeckter Zipper
- doppelte Bündchen
- Zipper aus verchromtem Messing
- inkl. Refreshing-Service
- mit Innenfutter erhältlich
- Nummeriert und zertifiziert



RYMHART

ORIGINAL TROYER