



In den schwedischen Schären, Aquarell (Ausschnitt) von Marlies Schaper





Systempartner Hydraulik

It's not a trick –
it's a system

Ob Ersatzservice oder Lieferkonzepte für OEM: Mit unserem weltweit wachsenden Netz an Niederlassungen sind wir als Systempartner für Hydraulik stets in Ihrer Nähe, z.B. in Hamburg:
Billbrook Tel. +49 - 40 - 7 32 83 33
Stellingen Tel. +49 - 40 - 5 40 20 28
Wilhelmsburg Tel. +49 - 40 - 7 52 42 70



HANSA FLEX

www.hansa-flex.com · info@hansa-flex.com



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

89. Jahrgang

März / April 2011

Nr. 2

Mit besserem Wind in die Saison 2011



Still-Leben der Elbe-Auftakt-Regatta 2010. Im Vordergrund die SVAOe-J24 „LUV“, dahinter „Juelssand“.
Foto: Kay Rothenburg

In dieser Ausgabe

Editorial: Genug für Alt und Jung	2
Dank für Geld- und Sachspenden	4
Jahresbericht des Vorsitzenden	5
Niederschrift über die JHV	8
Sommerfest am Alsterufer	9
Geburtstagsgrüße	10
Nachruf Helmut Ehrensberger	10
Neuaufnahmen	10
Lob für Führerscheinkurs	11
Hamburger Seglerball XL	12
Ein großer Sommer...	12
Havarie der „Sinfonie Sylt“	16
Segler-Casting	19
Kann Kälte töten?	21
Fastnet-Mythos?	24
Aus dem DSV	28
Besondere Jubiläen...	30
Moderne Zeiten?	32
Vom Winde verweht	35
Trotz oder wegen?	36
Dies und das	37
Kanalgedanken	40
Ein neuer Stander und noch mehr	42
Zu unserem Umschlagbild	43
Das besondere Buch	44
Neue Bücher	46
2 Zu guter Letzt	49

Genug für Alt und Jung

Zum Ende des Winters

Seit vielen Jahren eine gute Tradition: Nach Ablauf der Segelsaison beginnt die Zeit, in der in unserem Clubhaus und anderswo regelmäßig Veranstaltungen verschiedenster Art stattfinden – Themenabende im Rahmen der Mitgliederversammlungen, von den Altjunioren organisierte Treffen und Unternehmungen, Frührschoppen in der Adventszeit, Spiel-, Fitness- und Tanzabende und immer wieder Kurse zum Erwerb von Führerscheinen, Funkzeugnissen oder auch Sicherheits-Seminare. Das Angebot ist vielseitig und zeigt, dass sich Vorstand und viele ehrenamtliche Unterstützer ins Zeug gelegt haben, für alle Alters- und Interessensgruppen die segelfreie Zeit so erträglich wie möglich zu machen. Für ihren Einsatz möchte ich an dieser Stelle allen Beteiligten ausdrücklich danken!



Dennoch ist, insbesondere bei den Mitgliederversammlungen und Clubessen, immer wieder festzustellen, dass eine „Durchmischung“ der anwesenden Mitglieder nach Alt und Jung zu wenig stattfindet. Woran mag es wohl liegen? An den Themen der Veranstaltungen? Vielleicht.

Ein Alt-SVAOeer (Ü 60) brachte es kürzlich auf den Nenner: „Das war früher auch nicht anders.“ Was schließe ich daraus? Offensichtlich hat die SVAOe dieses „Eigenleben“ der Alten und Jungen innerhalb des Clubs bisher ganz gut überlebt, die Jungen wurden älter, viele von ihnen wurden „Funktionsträger“ und brachten

den Verein dahin, wo er heute steht. Dass dies sich auch in Zukunft in ähnlicher Weise weiterentwickelt, darum ist mir nicht bange. Dafür nur ein Beispiel:

Auf der Mitgliederversammlung am 22. März berichteten unsere J24-Crews von ihrer Regattasaison 2010. Für mich und die „älteren“ Zuhörer (leider nur ca. 40) war dieser Abend ein Highlight der Winterveranstaltungen – wer nicht dabei war, hatte viel verpasst (den ganzen Bericht finden Sie auf unserer Homepage).

Zu dem Abend in Kürze: Die Schiffsführer stellten zunächst die Besatzungen und deren Funktionen an Bord vor. Anschließend ließen alle Crewmitglieder nacheinander die vergangene Saison, die Trainingsmaßnahmen und Regatten Revue passieren, jede/jeder aus ihrer/seiner ganz persönlichen Sicht. Das Zusammenspiel von Bildpräsentation und Wortbeiträgen klappte vorzüglich, und schnell wurde klar, hier wird an Land und auf dem Wasser beste Teamarbeit geleistet, nicht nur auf den einzelnen Booten, sondern auch innerhalb der ganzen Gruppe. Und bei allem Regattastress hatten sie ganz offensichtlich dennoch jede Menge Spaß! Diese Stimmung übertrug sich folgerichtig auch auf die Zuhörer. Ein gelungener, fröhlicher Abend also, der deutlich machte, wie sehr sich die Unterstützung der SVAOe-Jugendarbeit lohnt! Es gilt also für uns Ältere, dafür zu arbeiten, dass die Kompetenz und Freude am Segeln, die in diesen jungen Frauen und Männern steckt, der SVAOe nicht verloren gehen.

Auch deshalb haben wir Sie vor einem Jahr gebeten, an einer Mitgliederumfrage teilzunehmen. Die Arbeitsgruppe hat Ihre Einsendungen ausgewertet und wird Ihnen auf unserer Versammlung am 19. April das Ergebnis vorstellen und ausreichend Gelegenheit zur Diskussion

geben. Ich kann Ihnen schon jetzt nur dringend empfehlen, sich den Termin vorzumerken und die aufschlussreichen, interessanten Resultate vortragen zu lassen.

In diesen Zusammenhang passt es vielleicht auch, dass es immer wieder Aktive in der SVAOe gibt, die sich dafür engagieren, auf den verschiedensten Ebenen ihren Club voranzubringen. Wenn Sie also auf unserer Homepage die Logos  und  sehen, dann ist klar: Auch in den sog. Sozialen Netzwerken ist die SVAOe erreichbar. Über Facebook und Twitter sind alle aktuellen Informationen über den Club abrufbar, Mitglieder tauschen sich aus (heutzutage sagt man „chatten“) oder verabreden sich zu gemeinsamen Aktionen. Zugegeben, manche Mitglieder wird das nicht interessieren, aber: Wir sind ein offener Verein und bieten gern Raum für alle – Alt und Jung.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen allen eine gute Segelsaison auf Ihren Wochenendtörns, auf Urlaubsreisen, Regatten und gemeinsamen Treffen in der Stör, Otterndorf, in Eckernförde oder wohin auch immer der Wind sie treibt.

Ihr Andreas Völker



Beilagenhinweis

Bitte beachten Sie folgende Beilagen in dieser Ausgabe:
SVAOe: Ausschreibung Otterndorf Regatta
Yachtwerft Lütje GmbH

Dank für Geld- und Sachspenden!

Freude und große Dankbarkeit herrscht über den Eingang an Geldspenden im vergangenen Jahr in Höhe eines Gesamtbetrages von € 33.211,79 (Vorjahr: € 32.396,63) Der Vorstand dankt im Namen aller Mitglieder sehr herzlich allen Spendern, die uns, besonders in der Jugendarbeit, wieder vieles ermöglicht haben. Bei dem Betrag handelt es sich um die eingegangenen Geldspenden. Wir danken den nachstehend aufgeführten Spendern:

Dr. Ole Augustin, Dr. Gerhard G. Baumann, Siegrid Baumann-Tornow und Heiko Tornow,

Elimar Heinz Beilcke, Marcus Julius Boehlich, Maria-Luise Boehlich, Nicolai Bruns, Klaus Buchheit, Kurt Diekmann, Sabine Diercks, Evert-Druck, Foto Köhler, Kurt Gnass & Sohn, Ulrich

Götting, Frank Grube, Andreas Gustafsson, Hansnautic GmbH, Arthur- Wilhelm Hauschildt, Jan Hauschildt, Kai Jancke, Jan Douglas Jaufmann, Lutz Kettmann, Jürgen Kluth, Ulrich Körner, Dr. Gerd Lau, Boy Meesenburg, Maren Mueller-Haagen, Wilfried Nienstedt, Hans-Otto Noack, Hans Paulmann, Pinck Ing. Cons. GmbH, Ralf-Dieter Preuß, Jürgen Raddatz, Daniel Rüter, Michael Rüter, Jürgen Schaper, Marlies Schaper, Andreas Tempel, Toplicht GmbH, Dr. Jan Wüsthoff

Daneben haben wir im Laufe des Jahres aber auch wieder zahlreiche Sachspenden erhalten, deren Stifter leider nicht immer namentlich erfasst werden konnten. So hat Johann Christian „Siggi“ Giese wieder den Bootsack für unsere Jugendkutter gestiftet. Er macht das nun schon seit 29 Jahren! Kurt Diekmann hat uns eine nahezu komplette Werkstatteinrichtung für unsere Clubhauswerkstatt gestiftet; Frank Grube das Halbmodell einer 12 m-R-Yacht. Eduard von Allwörden, Norbert Anbergen, Jørg Schildt und andere haben wieder zahlreiche Arbeiten im Clubhaus ausgeführt. Andere haben uns wertvolle Archivalien oder Bücher für die Bibliothek gestiftet. Vielen Dank dafür!

Last but not least gilt unser Dank auch unseren Inserenten, die uns die Herausgabe dieser Nachrichten erst ermöglichen. Das sind nur einige Beispiele. Die erwähnten Namen stehen also für viele aus allen Bereichen des Vereinslebens, in denen sie dauernd etwas für die Allgemeinheit in der SVAOe oder im Segelsport tun. Ihnen allen sei herzlich gedankt!

Im Namen des Vorstandes:
Jürgen Schaper
Kommodore



Jahreshauptversammlung

Bericht des Vorsitzenden (Auszug)

Herzlich willkommen zur Jahreshauptversammlung. Vor dem Eintritt in die Tagesordnung wollen wir unserer im vergangenen Jahr verstorbenen Mitglieder gedenken:

Kurt Hauschildt	am 17.03.2010
Alter 75 Jahre	Mitglied seit 1938
Albrecht Hoffmann	am 27.03.2010
Alter 75 Jahre	Mitglied seit 1959
Friedrich Goebel	am 10.04.2010
Alter 67 Jahre	Mitglied seit 1981
Peter Knüppel	am 26.05.2010
Alter 61 Jahre	Mitglied seit 1996
Georg Oestereich	am 01.08.2010
Alter 92 Jahre	Mitglied seit 1936
Klaus Buchheit	am 29.12.2010
Alter 72 Jahre	Mitglied seit 1994

Lassen Sie mich zu Beginn auf unsere Mitgliederstatistik blicken, die Sie mit der Einladung zu dieser Versammlung erhalten haben. Unschwer ist zu erkennen, dass wir die Mitgliederzahl konstant halten konnten. Dass dies nicht selbstverständlich ist, wissen alle, die sich in den einschlägigen Fachzeitschriften mit dem Thema beschäftigt haben. Nur wenigen Segelvereinen in Deutschland gelingt es in dieser Zeit, dem Mitgliederchwund – sei es aus Alters-, beruflichen oder aus familiären Gründen – durch erfolgreiche Nachwuchsarbeit entgegenzuwirken. Dank unserer attraktiven Ausbildungsangebote in den Bereichen Nachwuchsförderung und neuerdings im Erwachsenen-Segeln sind wir auf einem guten Wege, auch weiterhin zu den mitgliederstärksten Segel-Vereinen zu zählen.

Was sich im letzten Jahr im Club getan hat, konnten sie in den ausführlichen Berichten der

Wo gibt es noch etwas umsonst?? Bei Foto-Wannack!

Kostenlos prüfen wir Ihr Fernglas, ob die Linsen sauber sind, ob der Mitteltrieb leicht läuft, denn im Laufe der Jahre verharzt das Fett und ob die Achsengleichheit noch stimmt, dass heißt, das es nicht doppelt sieht, dieses passiert bei Stoß oder Fall.

Die Saison beginnt und alles soll einwandfrei arbeiten, denn es ist doch allgemein bekannt, wir Segler sind nie zufrieden! Stimmts oder? Immer nur das Beste und perfekt soll es sein. Bei dieser Gelegenheit empfehlen wir, wenn Sie uns in unserem Geschäft besuchen, doch einmal durch ein modernes Fernglas durchsehen, von **Steiner** haben wir schon ein gummiarmiertes, wasserdichtes, robustes 7x50 Fernglas für nur **299.- Euro!** Und dann ein Blick durch die Spitzenprodukte von **ZEISS 7x50T* Classic 1429.- Euro** von **LEICA** das Ultravid 7x42 BR HD für **1639.- Euro** und das **ZEISS Victory 7x42T*FL** für nur **1399.- Euro**. Durchsehen und begeistert sein!! **Und bitte merken; am 20, 21 und 22. Mai haben wir die Hanse-Bird bei Hagenbecks-Tierpark! Auf 300qm nur Ferngläser aller Hersteller.**



WALTER WANNACK
FERNOPTIK · FOTO · VIDEO

Seit 1931 · Nähe Hafencity und Hamburger Michel

Montag bis Freitag von 9.00 bis 18.00 Uhr

Neanderstraße 27 · 20459 Hamburg · Telefon 040 / 34 01 82 · Fax 040 / 35 31 06 · d.wannack@hamburg.de



Inh. Clemens Massel

Segelmacherei

YACHTSEGEL

Bootsbezüge
Sonnensegel
Rollanlagen

Kanalplatz 5 · 21079 Hamburg
Tel. 040 / 77 45 97 · Fax 040 / 76 75 53 60
info@segel-raap.de · www.segel-raap.de

einzelnen Ausschüsse nachlesen. Lassen Sie mich einiges ergänzen.

Seit einem Dreivierteljahr wird unser Clubsekretariat von Sabine „Jule“ Lyssewski geführt. Nach einer zweimonatigen Einarbeitungszeit trat sie im Juli die Nachfolge von Maren Mueller-Haagen an. Ein altes Sprichwort sagt: Arbeit bringt – in größter Zahl, wenn sie auftritt – Müh' und Qual. Ich hoffe also nicht, Jule, dass du bei deiner Arbeit Müh' und Qual empfindest. Deine Tätigkeiten treten tatsächlich in größter Zahl auf: Die Verwaltung von knapp 900 Mitgliedern macht sich nicht mal so eben mit Links, dazu die Organisation des Clubhauses mit seinen zahlreichen Veranstaltungen und Vermietungen, die Zuarbeit für Vorstand, Ausschüsse und Trainer und die vielen, vielen Gespräche mit unseren Mitgliedern per Telefon und hier vor Ort. Alles das in viereinhalb Tagen zu bewerkstelligen – das ist schon eine Herausforderung. Eine Herausforderung, der du dich immer mit Pflichtbewusstsein und Fröhlichkeit stellst. Dafür meine Anerkennung und ein herzlicher Dank, und ich sage dies auch im Namen des Vorstandes und sicherlich aller unserer Mitglieder.

Im vergangenen Jahr haben wir erstmalig den Versuch gestartet, die vielfältigen Aufgaben mit der Unterstützung eines Jugendlichen zu bewältigen, der bei uns ein Freiwilliges Soziales Jahr, kurz FSJ genannt, ableistet. Es gelang uns, für diese Tätigkeit Jonas Lyssewski zu gewinnen, der von klein auf über Mutter und Vater im Club integriert war, alle Bereiche unserer Jugendarbeit aus eigener Anschauung und Erfahrung kennen lernte und somit die besten Voraussetzungen für die Position des FSJlers mitbrachte. Jetzt, wenige Monate vor Ablauf seiner Einsatzzeit können wir sagen: Der Versuch war ein voller Erfolg! Wenn wir also weiterhin einen FSJler

einsetzen wollen, ist es unsere gemeinsame Aufgabe, verstärkt für das Freiwillige Soziale Jahr im Sport zu werben, damit wir hinreichend viele engagierte und qualifizierte Bewerbungen erhalten. Ich appelliere also an Sie alle: machen Sie in Ihrem persönlichen Umfeld Werbung für diese interessante und abwechslungsreiche Aufgabe in der SVAOe. Gerade vor dem Eintritt in das Studium oder ins Berufsleben erwerben Jugendliche durch das FSJ Erfahrungen, die nicht verloren sind, sondern im Gegenteil in hohem Maße persönlichkeitsbildend sind und sich in der Vita eines jungen Menschen bei der Berufswahl sehr gut lesen. Brechen Sie also eine Lanze für das FSJ in der SVAOe!

Museen sollte man nicht danach beurteilen, sagt man, wie sie von außen aussehen, sondern danach, welche Schätze sie bergen. Ein Museum ist unser Clubhaus gewiss nicht, dennoch könnte der Satz auch auf dieses Haus übertragen werden. Denn es birgt nicht nur die Schätze aus über 100 Jahren Vereinsgeschichte. Einen wenn nicht größeren Schatz stellt unser Vereinsleben dar, das sich hier abspielt. Trotzdem, das Äußere sollte dem Inneren entsprechen. Wer also genau hinsieht, dem fällt auf, wo in den 10 Jahren seit der Einweihung der Zahn der Zeit nagte. Besonders auffällig sind die Verwitterungsspuren an den Außenfenstern und der schlechte Zustand der Ostwand des Hauses, der maßgeblich für die Feuchtigkeit der Innenwand unten im Erdgeschoss verantwortlich ist. Auch die Außenbeleuchtung ist fast völlig ausgefallen. Alles dies werden wir in Kürze, wenn es die Wetterlage erlaubt, wieder in einen angemessenen Zustand versetzen. Die Gelder für derartige Maßnahmen stehen uns aus dem Hafens- und Hausbaufonds zur Verfügung, in den sie, unsere Mitglieder, seit Jahren einzahlen. Freuen Sie sich also auf ein verschönertes Äußeres im Frühjahr.

Immer wieder haben wir im abgelaufenen Jahr darüber berichtet; die Nachwuchsarbeit war im abgelaufenen Jahr und ist sicherlich auch zukünftig Schwerpunkt der Vorstandsarbeit, der Trainer und aller freiwilligen Helfer. Ich bin sehr froh darüber, dass im Mitgliederkreis unserer SVAOe über Sinn und Bedeutung dieser Arbeit, die zweifellos viel Geld kostet, nicht erst diskutiert werden muss. Damit aber diese Arbeit auch effektiv durchgeführt werden kann, benötigen wir geeignetes Bootsmaterial. Neben den zahlreichen Optis, den 420ern und anderen Jollen, die uns am Alsterufer für die Ausbildung zur Verfügung stehen, betreiben wir dort auch zwei Piraten, die allerdings in die Jahre gekommen sind. Beide werden in diesem Jahr ersetzt durch zwei Kieljollen vom Typ C55, die den Anforderungen an zeitgemäße Ausbildung von Jugendlichen und auch erwachsenen Einsteigern bestens entsprechen.

Die Nachwuchsarbeit ist, wie gesagt, vorbildlich in der SVAOe. Das belegen nicht nur die regelmäßigen Auszeichnungen des DSV, sondern auch die guten Regattaergebnisse unserer Jugendlichen in den unterschiedlichsten Bootsklassen. Allein unsere Kutter haben uns in den letzten Jahren Sorgen bereitet. Zwar wurde die „Teufelsbrück“ die Saison über mit fester Mannschaft auf Elbe und Ostsee gesegelt, es war aber schwierig, für die „Neumühlen“ Kutterführer und Mannschaft zu finden. Umso erfreulicher ist es, dass unsere Kuttersegler in ihrem Freundeskreis und schulischem Umfeld mit Erfolg selbst die Trommel rühren. Somit können wir nach Aussage unseres Jugendleiters Sven Becker damit rechnen, dass in diesem Jahr beide Kutter besetzt werden können und in Fahrt kommen.

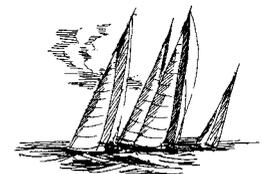
Im Frühjahr 2010 haben wir Ihnen eine Mitgliederumfrage zugesandt. Eine Arbeitsgruppe,

bestehend aus engagierten, im Clubleben der SVAOe erfahrenen Mitgliedern, hat diese Umfrage erarbeitet. Hinter dieser Umfrage stand die Hoffnung, auch etwas mehr darüber zu erfahren, was die schweigende Mehrheit unserer Mitglieder über die Aktivitäten des Vereins denkt und welche Erwartungen sie an einen Segelverein in dieser Zeit stellen. Die Arbeitsgruppe hat ihre Aufgabe ernst genommen und alle Fragebögen analysiert. Das Ergebnis wird sie dem Vorstand auf einer der nächsten Sitzungen präsentieren und zur Beratung vorlegen. Wir können gespannt sein, welche Ideen zur weiteren Intensivierung des Clublebens entstanden sind. Natürlich werden wir Sie darüber – voraussichtlich auf der Mitgliederversammlung am 19. April – informieren.

Für mich geht mit dieser Versammlung die erste Wahlperiode als Vorsitzender zu Ende und damit eine Zeit reich an neuen, interessanten Erfahrungen und nicht zuletzt am Kennenlernen immer neuer Gesichter in der SVAOe und in anderen, mit uns verbundenen Vereinen und Verbänden.

Zum Schluss gilt mein Dank den Kolleginnen und Kollegen im Vorstand, den Obleuten und Beiräten und dem Ältestenrat. Ohne ihre kompetente Unterstützung und Erfahrung ist die Führung eines großen Vereins wie der SVAOe nicht denkbar. Vielen Dank, ihr habt mir die Arbeit sehr leicht gemacht!

Andreas Völker



Niederschrift über die Jahreshauptversammlung

der Segler-Vereinigung
Altona-Oevelgönne e.V.

am Dienstag, dem 22. Februar 2011
um 19.00 Uhr im Clubhaus

Anwesend waren:

86 stimmberechtigte Vollmitglieder
3 Gäste und Jugendliche

Tagesordnung gemäß § 8.2. der Satzung:

1. Bericht des Vorsitzenden über das vergangene Geschäftsjahr
2. Berichte der Obleute
3. Bericht der Schatzmeisterin
4. Bericht des Rechnungsprüfers
5. Vorlage des Haushaltsvoranschlages 2011
6. Entlastung des Gesamtvorstandes
7. Neuwahlen des Vorstandes, des Ältestenrates und von zwei Rechnungsprüfern/innen
8. Festsetzung der Mitgliedsbeiträge für das Geschäftsjahr 2011
9. Genehmigung des Haushaltsvoranschlages 2011

Um 19.15 Uhr eröffnete der Vorsitzende Andreas Völker die 106. Jahreshauptversammlung mit der Begrüßung der anwesenden Mitglieder und Gäste. Er stellte fest, dass die Versammlung form- und fristgerecht einberufen und damit beschlussfähig ist.

Vor Eintritt in die Tagesordnung gedachte er der im vergangenen Jahr verstorbenen Mitglieder der SVAOe.

TOP 1 Bericht des Vorsitzenden

Andreas Völker erstattete dann seinen Jahresbericht. Fragen wurden nicht gestellt.

TOP 2 Berichte der Obleute

Die Berichte der Obleute sind den Mitgliedern

satzungsgemäß mit der Einladung zugegangen. Sie wurden zur Diskussion gestellt. Die Fragen von Tönnies Hagelstein zum Konzept des Modellbootes „Micro Magic“ wurden von Michael Müller, Obmann der Modellboot-Abteilung, beantwortet.

TOP 3 Bericht der Schatzmeisterin

Zum Bericht der Schatzmeisterin lagen den Anwesenden vor: Gewinn- und Verlustrechnung mit der Entwicklung des Vermögens, die Bilanz sowie die Clubhausabrechnung. Monica E. Dennert erläuterte die einzelnen Punkte der Ertragsrechnung und der Bilanz. Im Anschluss beantwortete sie die Fragen von Eduard von Allwörden zu den Einnahmen und Beiträgen und von Joachim Müntzel zu den Kosten des Nachrichtenblattes. Sie dankte Maren Mueller-Haagen und Jule Lyssewski herzlich für die gute Zusammenarbeit.

TOP 4 Bericht der Rechnungsprüfer

Den Bericht der Rechnungsprüfer erstattete Michael Hampe. Die Rechnungsprüfung fand am 10.02.2011 zusammen mit Monica E. Dennert und Jule Lyssewski im Clubhaus statt. Michael Hampe schlug Entlastung hinsichtlich des Rechnungs- und Kassenwesens vor.

TOP 5 Vorlage des Haushaltsvoranschlages 2011

Der Haushaltsvoranschlag für 2011 wurde den Anwesenden schriftlich vorgelegt. Monica E. Dennert erläuterte die einzelnen Etats. Es wurden keine Fragen gestellt.

TOP 6 Entlastung des Gesamtvorstandes

Marcus Boehlich dankte dem Vorsitzenden und dem Vorstand für die hervorragende Arbeit und stellte den Antrag auf Entlastung des Gesamtvorstandes. Die Entlastung wurde einstimmig erteilt.

TOP 7 Neuwahlen

Andreas Völker bat nun die anwesenden stimmberechtigten Mitglieder in zwei Wahlgängen zur Wahl des Vorstandes. Es wurden in geheimer Wahl der Vorsitzende, die übrigen Vorstandsmitglieder, der 1. und 2. Rechnungsprüfer/in und der Ältestenrat gewählt. Von 86 wahlberechtigten Mitgliedern wurden 86 Wahlzettel für den Vorsitzenden und 86 Wahlzettel für die Vorstandsmitglieder, Rechnungsprüfer und den Ältestenrat abgegeben.

Der Vorsitzende und die Vorstands- und Ältestenratsmitglieder sowie die Rechnungsprüfer/in nahmen ihre Wahl an.

Ergebnisse der Neuwahlen bzw.

Bestätigungen

Vorsitzender Andreas Völker
Schatzmeisterin Monica E. Dennert
Obleute

Regattaausschuss Jürgen Raddatz
Jugendabteilung Sven Becker
Jüngstengruppe Thomas Lyssewski
Ausschuss für Navigation u. Fahrtensegeln
..... Götz Anders Nietsch
Modellabteilung Michael Müller
Geselligkeitsausschusses Annemarie Stamp
1. Rechnungsprüfer Michael Hampe
2. Rechnungsprüferin Inken Lippek
Ältestenrat:

Sabine Diercks, Hans-Jürgen Heise, Kersten Lembcke, Peter Mendt, Rolf Pasternak, Jørg Schildt, Peter Zösch

TOP 8 Festsetzung der Mitgliedsbeiträge für 2011

Monica E. Dennert macht den Vorschlag, die Mitgliedsbeiträge unverändert zu lassen. Sie begründete Ihren Vorschlag mit den niedrigeren Darlehenstilgungen und Abschreibungen für

2011. Die Beitragsordnung wurde einstimmig angenommen.

TOP 9 Genehmigung des Haushaltsvoranschlages 2011

Fragen zum Haushaltsvoranschlag wurden nicht gestellt. Der Haushaltsvoranschlag wurde einstimmig angenommen.

Andreas Völker dankte den Anwesenden für Ihr Vertrauen und beendete die Jahreshauptversammlung um 21.05 Uhr.

Andreas Völker
Vorsitzender

Sabine Lyssewski
Schriftführerin

Sommerfest am Alsterufer

Die SVAOe lädt alle ihre
Mitglieder und Freunde zum
Sommerfest am 6. Mai 2011,
dem Vorabend der Opti-
Regatta "Optimale" auf der
Alster ein. Das Fest beginnt
um 19.30h an unserem
Jollenhafen Alsterufer 2a.

Es wird ausgeschenkt und
gegrillt und: an diesem Abend
wird unsere zweite C55-
Kieljolle getauft!

Wir freuen uns auf Ihr
Kommen!

Die Jugendabteilung

Herzliche Glückwünsche!

Herzliche Wünsche für ein gesundes neues Lebensjahr gehen an diejenigen unserer Mitglieder, die in dieser schönen Jahreszeit Geburtstag haben werden. Wir wünschen allen einen guten Kurs durchs neue Lebensjahr und einen schönen Saisonstart. Besondere Grüße gehen an unsere Mitglieder, die einen runden oder halb runden Geburtstag feiern.

Geburtstage Mai/Juni

04.05. Gerd Müller	80 Jahre
08.05. Dirk Suhr	80 Jahre
13.05. Kai Greiser	70 Jahre
14.05. Klaus Pollähn	75 Jahre
17.05. Wilhelm Leifeld	70 Jahre
24.05. Rudolf Lyssewski	80 Jahre
25.05. Peter Krumhoff	50 Jahre
27.05. Tobias Haas	50 Jahre
29.05. Klaus Pauly	65 Jahre
29.05. Thomas Michael	50 Jahre
29.05. Jochen Michael	50 Jahre
07.06. Rosemarie Eckhoff	55 Jahre
07.06. Jacob Giese	10 Jahre
08.06. Lars Borrmann	40 Jahre
19.06. Folia Schaper	10 Jahre
21.06. Sven Ziehr	55 Jahre
22.06. Erwin Lange	70 Jahre
22.06. Jonas Schuldtt	10 Jahre
29.06. Holger Holz	65 Jahre



Helmut Ehrensberger

1921 – 2011
Träger der Silbernen
Ehrennadel der SVAOe
Eigner der SY. „Julika“

Nur wenige Tage nach seinem 90. Geburtstag verstarb nach kurzer Krankheit unser langjähriges Mitglied Helmut Ehrensberger. Er gehörte zu denjenigen stillen Mitgliedern, die gern das freundschaftliche Gespräch mit Segelkameraden an Bord, im Yachthafen oder in der Winterlagerhalle suchen, im übrigen aber wenig am Vereinsgeschehen teilnehmen. Der Individualist zog aktiv segelnd auf der Suche nach der persönlichen Freiheit seine stille und kaum beachtete Bahn oder genoss, im Watt trocken fallend, die Natur. So konnte man seinen grünen Kielschwerter „Julika“ mit den weithin erkennbaren markanten rotbraunen Segeln fast an jedem Wochenende auf der Elbe oder in



einem ihrer Nebengewässer beobachten.

Dabei stand Helmut Ehrensberger dem Geschehen in der SVAOe durchaus nicht gleichgültig gegenüber, wie zahlreiche Gespräche, die ich mit ihm, meinem langjährigen Bootsnachbarn in Halle II, führen durfte, immer wieder bestätigten. Ihm war es vergönnt, seine Art unseren so genannten Sport zu betreiben, dessen stille Freuden bis in ein sehr hohes Alter auszukosten. Wenn ich sage „so genannten“ Sport, so meine ich, dass der Verstorbenen nicht zu denjenigen gehörte, die im Segeln den Wettkampf suchen, ihren Ehrgeiz verwirklichen oder ihrer Eitelkeit frönen wollen. Er sah darin eher eine Art, das Leben sinnvoll zu gestalten.

So bewegte sich Helmut Ehrensberger zunächst auch nur mit Muskelkraft übers Wasser. Mit dem Faltboot war er von Hamburg elbabwärts bis in die Nordsee unterwegs, liebte aber auch ferne Gefilde, wie die griechischen Inseln.

In den 60er Jahren begann Helmut Ehrensberger dann, sich den Wind zunutze zu machen. Was er anfänglich in einem Schlauchboot mit Segelrigg testete, wurde schon bald zur Leidenschaft: Das Segeln elbab und elbauf, und wenn mal länger Zeit war, ins Wattenmeer bis hin zu den west-, ost- und nordfriesischen Inseln und Halligen. Je mehr Natur desto besser. Entsprechend den flachen Revieren, denen seine besondere Liebe galt, segelte er Jollenkreuzer verschiedener Größen, ein Katboot mit Gaffeltakelung und bis zuletzt einen Wattenkreuzer. Wenig Kiel und viel Schwert erlaubten immer ein Trockenfallen im Watt.

Seine seglerische Heimat blieb die Elbe. In der SVAOe, der er am Ende fast ein halbes Jahrhundert angehört hatte, fühlte er sich bei aller Zurückhaltung, wie er mir bei unserem letzten

Gespräch im Yachthafen noch kurz vor seinem Tod versicherte, gut aufgehoben. Wenige Tage nach seinem 90. Geburtstag verstarb er nach kurzer Krankheit.

Helmut Ehrensberger war es vergönnt, rüstig ein hohes Alter zu erreichen, das es ihm erlaubte, bis zum Schluss seines langen Lebenskurses mit dem eigenen zu Boot segeln. Wir werden unseren sympathischen Vereinskameraden und Gesprächspartner im Yachthafen vermissen.

Seiner Familie gilt unsere Anteilnahme.

Jürgen Chr. Schaper

Lob für unsere Führerscheinkurse

Die Führerscheinkurse des hinter uns liegenden Winters gehen nun zu Ende. Aus dem Kreis der Teilnehmer erreichten uns folgende nette Zeilen:

Ich möchte mich nochmal an dieser Stelle für den 1. Teil des Kurses „Segeln für Erwachsene“ recht herzlich bedanken.

Es hat mir sehr viel Spaß gemacht, und ich fand alle Dozenten einfach klasse, locker, kompetent und umgänglich.

Ich finde es toll, was ihr mit ehrenamtlicher Arbeit im Interesse des Segelns alles auf die Beine stellt und ich hatte das Gefühl, ihr seid alle mit Herzblut dabei.

Jetzt freu ich mich schon auf den praktischen Teil und bin gespannt, ob man in der Lage ist, das theoretische Wissen in die Praxis umzusetzen.

Ein großes Lob an alle und liebe Grüße

Katja Stannek

Fünf Vereine – ein Event

Hamburger Seglerball XL am 19. Februar 2011

Über 450 Seglerinnen und Segler folgten der Einladung zum fünften Hamburger Seglerball

„Am Samstag will mein Süßer mit mir tanzen gehen...“ freute sich die Dame und holte die schönste Robe aus dem Schrank. Am 19. Februar öffnete erstmals der Süllberg seine Pforten zum diesjährigen Hamburger Seglerball XL.

Über 450 Segelfreunde aus über 20 Segelvereinen folgten gern dem Aufruf der fünf veranstaltenden Vereine, sich in Schale zu werfen und das Tanzbein zu schwingen. Der liebevoll dekorierte Saal des Süllbergs war in warmes Licht gehüllt, und das Personal stand Spalier beim Eintreffen der Gäste. Die Tischrede zur Begrüßung übernahm Marcus Boehlich von der SVAOe. Auf seine herzlichen Worte folgten dann kurze, herzliche Worte der Partner, und die Gäste nahmen Kurs auf die Tanzfläche.

Mit beschwingten Standardtänzen gestalteten „Max & Friends“ das „Warming up“. Dann zeigte die „Band in Nadelstreifen“ woher der Wind weht: Mit einem vielfältigen Repertoire aus Pop und Rock – vor allem aber mit R&B und Soul – überzeugte die Formation und lieferte einen umwerfend drückenden Sound, der in Bauch und Beine ging. Und das bis morgens um 03.00 Uhr! Anschließend übernahm der DJ, bis um 04.30 Uhr die letzten den Süllberg „gut gelaunt“ verließen.

Dank der großzügigen Beiträge unserer Partner „hanseboot“ und „Haspa“ konnten die Eintrittspreise für unsere Segler-Gala auf akzeptable € 29,- festgesetzt werden. Um auch die Club-Jugend zu gewinnen, gab es für diese subventi-

onierte Eintrittskarten. Die BMW Niederlassung Hamburg sorgte für einen komfortablen Shuttle-Service zum S-Bahnhof oder nach Hause.

Die Organisatoren danken von Herzen allen Gästen und Partnern und freuen sich schon heute auf den Hamburger Seglerball 2012.

Ein großer Sommer...

... voll segeln mit klassischen Booten

Was für ein Sommer! Höhepunkt im Terminkalender 2010? Für Liebhaber klassischer Yachten ohne wenn und aber die „Classic-Week“, jenes Ereignis, um das sich schon seit erster Vorankündigung auch bei uns alle anderen Planungen rankten.

Die Verlockung ist groß: 10 Tage segeln mit Freunden, von Flensburg bis Kiel. Das mit den Freunden beginnt schon im Yachthafen; „wann legt ihr ab?“ erklingt es, kaum dem Auto entstiegen. Ab da wird für uns die Schleuse organisiert, stehen in jedem Hafen schon winkende Menschen an der Mole, zeigen auf freie Plätze und lassen das Wetter allmählich vergessen. Jetzt, zu Beginn des Sommers lässt der Herbst schon einmal seine Muskeln spielen: Starkwind, Schauerböen, Saukälte und viel, viel Regen. Die Ochseninseln, eigentlich Ziel abendlicher Barbues, sind im scheinbar endlosen Niessel verschwunden. Alles tropft. In Flensburg erscheint Rüdiger zur Segelverstärkung an Bord, der dann bei westlichen Sturm böen ausgiebig die Stadt erkundet. Das Leben auf dem bunten Markt an der Hafenspitze gestaltet sich recht übersichtlich, das am Grogstand hingegen als von Menschentrauben in warmen, regendichten

Jacken umlagert wie selten.

Aber dann: Leinen los für über 200 Boote, die eine volle Palette historischen Bootsbaus präsentieren. Jollen, Jollenkreuzer, Schären-, Seefahrts- und Nationale Kreuzer, KR-Yachten, Meter-R natürlich, von 6 bis 12 und mit „Tendara“ eine sonst in der Mittelmeer-Szene beheimatete wahrhaftige Yacht, eigentlich nur auf Durchreise, aber alle Dimensionen unserer Vorstellung schier sprengend. Regatta in der Flensburger Förde bei frischer Brise mal mit, mal ohne Reff. Unsere Gegner sind überwiegend 5 und 6 KR-Yachten, kleine Spitzgatter und Folkeboote. Die Nachtruhe fällt schwer. Wild hupende Autokorsos auf der Stadtseite des Hafens, schließlich war Fußball in Südafrika. Schwer liegt zudem das Spanferkel im Magen. Oliver Berking hatte abends in seine neuen Werfthallen geladen.

Es folgt entspanntes Verholen nach Sonderburg, wo nicht nur der historische Stadthafen, nein, die Stadt selbst Teil des Ganzen ist. Die Bilder vom Mastenwald vor der Stadtkulisse sind inzwischen Synonym für diese Veranstaltung. Inzwischen ist ein Hauch von Sommer eingekehrt, den Empfang im Schlosshof gibt es ohne Regenschirm, abends flaniert die Sonderburger Gesellschaft in guten Zwirn gehüllt auf der eigens autofreien Hafensperrpromenade. Wer will, segelt Dreieck in der Sonderburger Bucht, wer – wie wir – nicht, trifft sich im Alsen Sund.

Bei Flaute geht's zum ASC nach Kappeln, wo die örtliche Gastronomie zur legendären abendlichen Suppentour bittet. Wir lassen auf der Schlei die Speck-Regatta andere machen und wenden uns im Alternativprogramm der Kultur Schleswig-Holsteinischer Herrensitzte zu.

Von Herzen. Von Hand.

- individuelle Yacht-Neu- und Ausbauten
- Tuckerboote
- Maler- und Lackarbeiten
- detailgetreue Restaurierung
- fachgerechte Osmosebehandlung

In meisterhafter Handwerkstradition verwirklichen wir Ihre Boots-Ideen. Außerdem bieten wir Reparaturen in Holz und Kunststoff, sowie den kompletten Rundum-Service bis hin zum Winterlager – direkt am Hamburger Yachthafen in Wedel. Fragen Sie uns.

Wegener Jachtwerft GmbH

Deichstr. 23 – 27 · 22880 Wedel
Tel. 0 41 03 / 33 44 · Fax 0 41 03 / 177 96
www.wegenerjachtwerft.de · Email: info@wegenerjachtwerft.de





Die 5,5 KR-Yacht „Fierboos“
des Autors bei leichter Brise



Der berühmten 8 m-R-Yacht „Germania III“ von Bernhard Kolbe sieht man ihre 75 Jahre nicht an Foto: Ulrich Körner



Sonderburg – ein Hafen voller Klassiker!
Foto: Ulrich Körner

In Hirschfelds Wohnstube auf Gut Knoop gehen die Gedanken an die von Heiner Beilcke verfasste kurzweilige Handlung aus der Zeit dänischer Blüte, die später zu Hause nach diesem Erlebnis wieder hervorgeholt wird.

Mehr als eine halbe Stunde lang steht in Kappeln die Brücke offen, als sich die Armada in Richtung Kiel aufmacht. Aufkommende frische Brise hebt die Stimmung, die Armada fällt in die etwas abgeschiedene Bucht des British Kiel Yacht Club ein. Große Päckchen und großes Barbecue. Zur morgendlichen Stärkung gebratener Speck auf Toastbrot zu viel Tee und schlechtem Kaffee. Derart gerüstet gehen wir die Regatta inmitten der Kieler Woche an. Wir segeln auf der Innenbahn mit Topfchlagen in den Flautenlöchern unter dem Wald von Düsternbrook und kernigen Drückern vor dem Seefischmarkt. Das Ziel unverfehlbar bei Pommessduft mit Blick auf

Riesenrad und Zeltmeile. Die Boote versammeln sich im berstend vollen „Millionärs-Becken“. Zum Abschluss Büffet, Preisverleihung, schöne Worte nebst lauter Musik und morgendliches Frühstück im KYC, bevor allgemein baldiges Wiedersehen versprochen wird.

Neben vielen Gesichtern aus dem Kreis der SVAOe, die an Bord verschiedener Boote gesichtet wurden, vertraten unsere Farben: „Alamak“ (Zeiber), „Fierboos“ (Körner), „Freia“ (Riechers) „Germania III“ (Kolbe), „Niobe“ (Riecken) und „Slowfox“ (Offermann).

Für „Germania III“ stand mit der Meisterschaft der 8mR-Yachten bei der Rolex-Balic Week danach der nächste Höhepunkt an, den wir, auf der Rückkehr vom Sommerurlaub in Wendtorf gastierend, nur von Land aus mit dem Fernglas verfolgen konnten.

TOPLICHT

SCHIFFSAUSRÜSTUNG FÜR TRADITIONELLE SCHIFFE

**Von Affenfaust
bis Zitrone ...**
Über 8000 verschiedene Artikel liefern wir sofort aus unserem Lager. Gern schicken wir Ihnen unseren berühmten "kleinen Braunen": den Katalog, der in keinem Bücherschapp fehlen darf.



**Internet-Shop und
Katalogbestellung:**
www.toplicht.de

Toplicht GmbH
Friesenweg 4
D-22763 Hamburg
Tel: 040-8890 100
Fax: 040-8890 1011
toplicht@toplicht.de
www.toplicht.de

Mitte August folgten die „German Classics“ in Laboe. Das Schiff lag da schon wieder auf der Elbe, so dass wir selbst hier leider nicht auftreten konnten. Wer die Bilder gesehen hat, wird aber unübersehbar auf die SVAOe-Farben gestoßen sein, mit denen das Start- und Zielschiff geziert war. Hier hatte sich wieder einmal unser bewährtes Regattateam einquartiert und die Schiffe auf verschiedenen Bahnen gleichzeitig über die Außenförde dirigiert.

Ulrich Körner

Fast am Ende...

Havarie der „Sinfonie Sylt“ auf der Regatta Rund Skagen 2010

Am Abend um 18:00 Uhr startete als Abschluss der in diesem Jahr zum 76. Mal ausgetragenen Nordseewoche die Langstreckenregatta Pantanius Rund Skagen. Für diese Wettfahrt, die von Helgoland einmal komplett um das dänische Jütland herum, im Norden an Skagen vorbei bis nach Kiel führt und als große Herausforderung gilt, hatten 88 Yachten gemeldet. Am Start waren schließlich 55 Yachten. Dr. Meeno Schrader aus Kiel, der Wetterexperte der Nordseewoche, erwartete sechs Windstärken für die erste Nacht nach dem Start. „In Böen bis gute acht Beaufort“, sagte Schrader, „aber viel schlimmer werden die drei bis fünf Meter hohen Wellen sein“, so der Wetterexperte.

Noch vor dem Start mussten die Teilnehmer, die schon in den letzten Tagen von Sicherheitsinspektionen des Veranstalters Regattageinschaft Nordseewoche e.V. nicht verschont blieben, ihre Sturmbesegelung kurz setzen und der Wettfahrtleitung bei Vorbeifahrt an der Mole präsentieren. Die Yachten werden nun bis zu fünf

Tage auf See sein, bevor das letzte Boot in Kiel einläuft. Erste Berichte von der Regattastrecke bestätigten diese Vorhersage. Norbert Plambeck mit der Yacht „Hexe“, einer der Favoriten auf dieser Regatta, hatte „die ganze Nacht 40 Knoten Wind von vorne“. Das entspricht etwa acht Windstärken.

Das Wetter forderte schnell seinen Tribut, und noch in der Nacht kamen die ersten Mannschaften, die aufgegeben hatten, mit ihren Yachten nach Helgoland zurück. Am Morgen des Dienstag (25. Mai) erreichte die Wettfahrtleitung dann ein dramatischer Anruf. Jan Gallbach (Mitglied der SVAOe, Red.), Skipper der „Norddeutsche Vermögen Hamburg“ meldete, er sei Standby für Rettungsmaßnahmen nahe der Yacht „Sinfonie Sylt“. Diese treibe 10 Seemeilen westlich des dänischen Ringkøbing Fjords leckgeschlagen und werde evakuiert. Tatsächlich standen zu diesem Zeitpunkt etwa 1,5 Meter Wasser in der über 21 Meter langen Yacht vom Typ Grand Soleil 70. Die Crew der „Sinfonie Sylt“ konnte aber unverletzt per Hubschrauber abgehoben werden, und Skipper Reinhold Riel meldete der Wettfahrtleitung vom Flughafen im dänischen Esbjerg, dass alle wohlauf seien. Erleichtert machte sich das Team der Nordseewoche auf die Heimfahrt. (Aus den Pressemitteilungen der Nordseewoche 2010 vom 24.05. und 28.05.2010)

Bericht von Crewmitglied Andreas Michelchen (ESV)

Mit einer dezimierten nur noch fünfköpfigen Mannschaft starteten wir guter Dinge die Regatta. Wir wussten, dass es hart werden würde, hatten aber ein erprobtes und schnelles Schiff. Stark gerefft knüppelten wir hoch am Wind Richtung Horns Rev. Die „Sinfonie“ knallte von einem Wellental ins nächste, machte aber gute Fahrt, und wir waren zuversichtlich, zu den Favo-



Vorm Sinken bewahrt! Die „Sinfonie Sylt“ vom Hubschrauber aus



Der Grund für den Wassereintritt, Schäden im Kielbereich Beide Foto: ESV-Information 1/11

ritten zu gehören. Nils, unser Navigator, und ich hatten von 24.00 Uhr bis morgens um 04.00 Uhr Wache. Da es so gut lief, steuerte ich die ganze Zeit. Aber auch danach war an Schlaf kaum zu denken; ohrenbetäubend der Lärm unter Deck. Ebenso hatten wir recht schnell seekrankheitsbedingte Ausfälle zu verzeichnen.

Am Dienstagvormittag erwachte Nils, der unten im Salon auf den Segelsäcken und Polstern schlief, aus seiner Freiwache. Ich ruhte oben im Decksalon und hörte wie er schlaftrunken rief: „Sch ..., wie kommt das viele Wasser hier rein?“ Schnell war klar, dass unbemerkt Tonnen von Wasser ins Schiff eingedrungen waren. Bloß woher und warum? Keine Zeit darüber nachzudenken, alle Seeventile an den Borddurchlässen wurden kontrolliert und die elektrischen Bilgepumpen eingeschaltet. Sie gaben aber nach kurzer Zeit, wie die gesamte Elektrik, ihren Geist auf. Es brutzelte und schmauchte teilweise aus den

Steckdosen, bis auch die 220-Volt-Tauchpumpe von MAX BAHR ihren Dienst versagte. Durch die Seeventile kam kein Wasser ins Schiff, woher dann? Die Bodenbretter waren nicht zugänglich, zuviel Wasser stand bereits im Schiff, außerdem lagen klitschnasse Segelsäcke, u. a. der ca. 500 m² große Gennaker im Bergeschlauch, auf dem Kajütboden, die kaum zu bewegen waren.

„PAN PAN“ hatten wir bereits gefunkt, und die ersten Schiffe lagen Standby in unserer Nähe. Die Seenotretter machten sich von Esbjerg aus auf den Weg, um uns zu helfen. Wir wussten bereits, dass ein Hubschrauber unterwegs war, um uns nötigenfalls auch abzugeben. Als erstes wünschte die Hubschrauberbesatzung eine Pumpe mit Benzinmotor und C-Schlauch in einer signalfarbenen Eisentonne auf die „Sinfonie“. Wir sollten versuchen, das Schiff lenz zu halten, bis weitere Retter eintreffen. Also erst einmal nichts mit dem ersten Hubschrauberflug! Einfach war es nicht, bei dem Seegang unter Deck mit dem schweren Gerät zu hantieren, zumal es hier inzwischen durch die aufschwimmenden massiven Bodenbretter aus Teakholz zunehmend gefährlicher wurde. Ich stand breitbeinig über der Maschine und musste immer wieder den Saugschlauch von den herumschwimmenden Klamotten und dergleichen befreien, damit die Pumpe nicht verstopfte. Mir war kalt, und ich fühlte mich hier allein in dem fast hüfthohen Wasser, und es stieg trotz aller Bemühungen immer noch weiter an.

Ca. 1,50 Meter hoch stand es nun bereits im Salon. Es blieb nur noch eins: Runter vom Schiff und rein in den Hubschrauber. Aber das war nicht mal eben so, musste logistisch vorbereitet werden und erwies sich als echte Knochenarbeit. Erst einmal die beiden Rettungsinseln aktivieren, um sie als „Tender“ zum Hochwischen in den

Heli zu nutzen. Und das Ganze über das Heck der in den immer noch respektablen Wellen heftig schlingernden „Sinfonie“. Die erste Insel öffnete sich problemlos. Aber die zweite hatte offensichtlich „Ladehemmung“. Ich musste sie an der Reibleine fast wieder aus dem Wasser an Deck ziehen, bis auch hier endlich der erlösende Knall zu hören war.

Mit dem Nötigsten ausgestattet wurden wir schließlich einer nach dem anderen in den Hubschrauber gewünscht. Im Hubschrauber angekommen brach ich zusammen, buchstäblich wie ein nasser Sack. Meine Beine wollten nicht mehr. Ich konnte mich nicht mehr ohne Hilfe allein auf eine der Sitzbänke setzen. Die Anspannungen der letzten Stunden waren einfach zu groß. Als schließlich der Skipper an Bord des Hubschraubers war und ihm die Tränen in den Augen standen, war auch ich tief betroffen, jedoch froh bald in Esbjerg auf festem Boden heil zu landen.

Zwischenzeitlich wurde die „Sinfonie“ längsseits mit zu Hilfenahme dreier riesiger Pumpen nach Esbjerg geschleppt, wo sie am nächsten Tag gekrant wurde. Sichtbar wurde ein kapitaler Schaden am Kiel. Vermutlich wurde durch die Kollision mit einem schwimmenden Gegenstand der Kielbereich großflächig delaminiert und verursachte den nicht mehr einzudämmenden Wassereintrich. Die Schadenshöhe beträgt ca. 1 Mio. Euro. Die „Sinfonie“ liegt jetzt bei der Knierim Yachtbau GmbH in Kiel zur Reparatur und wird voraussichtlich 2011 wieder segeln?

Der Eigner Reinhold Riel rief Andreas inzwischen an: „Hallo Andreas, hier ist Reinhold, ich wollte dich zu unserer nächsten Segeltour mit der „Sinfonie Sylt“ einladen, es geht nach Helsinki!“

(Text und Fotos mit freundlicher Genehmigung aus ESV-Information, Januar 2011)

Segler-Casting...

oder Schottland mal anders

Vor ungefähr eineinhalb Jahren hatte wieder einmal jemand in meiner Nähe gesagt: „Man müsste mal..., da war ich noch nie“. Es ging um den Caledonian-Kanal in Schottland (da war ich auch nie). Zufälligerweise stand gerade Jannik neben mir und meinte: „Da fährt die „Santa Maria“ alle zwei Jahre im September durch, wenn sie auf der Rückreise von ihrer Großfahrt ist. Können wir also machen“. Gesagt, gechartert, Crew zusammengetrommelt, Flüge nach Oban (hin) und von Inverness (zurück) gebucht. Zwei Saisons im Voraus zu planen, ist schon sportlich, aber muss manchmal sein.

Die „Santa Maria“ ist ein Charterboot der Firma ‚Nordreisen‘, die wiederum Janniks Papa gehört, und der hat uns dann Jannik gleich als Skipper mitverchartert. Jannik: „Da muss ich doch Zivildienst machen.“ Rosi: „Tja, nun bist du aber verchartert.“ Wie es so ist bei langer Vorplanung, irgendwas kommt immer anders,



Im Regen in der Schleuse

aber würde alles glatt laufen, müsste man sich ja kein Organ-Schwein halten.

Zwei Tage vor unserem Abflug erreichte mich der Anruf, dass die „Santa“ es nicht bis Sonnabend nach Oban schaffen würde, da sie mit kaputten Batterien in Stornoway (äußere Hebriden) liegen würde, nun erstmal neue Batterien bräuchte, und ob wir nicht vielleicht nach Stronoway...???

Das hätte allerdings reisetchnisch nicht mehr geklappt, und innerhalb von ein paar Minuten hatte Thomas organisiert, dass Jannik und Momo



Crew, aber nicht unsere, in Schottland

Fotos: Rosi Eckhoff 19

mit ihm fahren (ca. 2000 km mit dem Auto!) und uns mit der „Santa“ entgegen segeln sollten. Über Last-Minute habe ich dann schnell vier Zimmer in einem Hotel in Oban für eine Nacht gebucht (Plan B). Jannik und ich wollten uns dann irgendwie zusammentelefonieren, um einen Treffpunkt abzumachen (Jannik ist immer tiefenentspannt, und ich selbst glaube auch immer fest daran, dass sich schon alles zurechtläuft).

Unsere auf acht Leute geschrumpfte Gruppe startete Sonnabend in aller Frühe von Hamburg über London nach Glasgow. Von dort fuhr wir mit dem Bus nach Oban und hatten damit schon die erste Sightseeing-Tour erledigt. Es war eine wunderschöne Strecke, und unser Busfahrer hat uns viel über die Gegend erzählt. In Oban standen wir dann vor unserem Hotel in absolut zentraler Lage und sehr schottisch (von außen, irgendwer murmelte: „Bates-Motel...“) War aber alles prima, schöne Zimmer, gutes und reichhaltiges Frühstück inklusive.

Dann die ersten Nachrichten von der „Santa“: „Oban schaffen wir erst in der Nacht von Sonntag auf Montag.“ Nun war es an der Zeit für Plan C. Wir wollten uns in Tobermory (innere Hebriden) treffen und von dort aus dann gemeinsam fahren. Am Sonntag sind wir von Oban mit der Fähre zur Isle of Mull gestartet, natürlich nicht

ohne Sightseeing in Oban und einen Besuch im berühmten „Waterfront-Restaurant“, das uns schon von einer Stewardess im Flieger empfohlen wurde. Auf der Isle of Mull ging es per Bus über die Insel, und schon hatten wir Teil drei unserer Besichtigungstour erledigt.

Hatte ich schon erwähnt, dass es dauernd regnete? OK, mal war auch Sonne, aber wir waren wieder mit Schirmen unterwegs, wie schon in Cork. Tobermory wurde ausgiebig „abgelaufen“ und Jette erzählte uns, wie es dort vor fast 30 Jahren aussah, als sie mit der „Maja“ da waren. Den Pub von damals gab es noch, Bier und Whisky auch.

Wir konnten es kaum glauben, aber um etwa 20.00 Uhr trafen Jannik und Momo mit der „Santa“ ein! Nun sollte eigentlich alles gut sein, allerdings war jetzt die Maschine kaputt. Sechs Meter vor dem Steg hat sie den Geist aufgegeben. Die Problemanalyse aller an Bord befindlichen Techniker und Skipper ergab, dass wir die Reparatur selbst erledigen konnten. Mit Hilfe einer uralten Autowerkstatt vor Ort lief die Maschine am nächsten Nachmittag wieder.

In der Zwischenzeit hatten wir festgestellt, dass die „Santa“ in einem traurigen Zustand war. Nach fast zwei Jahren Atlantik-Rundfahrt ist es sicher so, dass nicht alles im Top-Zustand

sein kann, aber es war nicht einmal mehr ein Schrubber an Bord! Nun gut, Tobermory hatte einen Ausrüstungsladen und dem haben Jette und ich dann erstmal einen ordentlichen Umsatz beschert.

Wir haben im Laufe der Tage geschrubbt, leckende Luken mit Plastikfolien abgedichtet, Klopumpen gängig gemacht, fettverschmierte Fenster gereinigt, Taklinge aufgesetzt, gesaugt, gewischt, getrocknet und vieles mehr. Vielleicht wäre es uns bei der Riesenbesatzung sonst auch langweilig geworden? Der Segler an sich braucht ja immer was zu tun. Irgendwann habe ich Jannik dann gefragt, ob wir hier beim Segler-Casting gelandet seien und ob wir denn nun alle eingebauten Fehler gefunden hätten? Er meinte, da müsste er mal auf seine Liste gucken...

Die Tour hat trotz des oft schlechten Wetters (hatte ich schon erwähnt, dass es immer wieder geregnet hat?) richtig viel Spaß gemacht. Die „Santa Maria“ mit ihrem großen Deckssalon ist das absolut richtige Boot für die Kanal-Tour. Wir haben zusammen gekocht, Karten gespielt, dabei auf die wunderschöne Landschaft geguckt und vor allen Dingen viel gelacht. Es gab viel zu sehen, ja auch Whisky-Destillieren, und gemeinsam zu erleben. In Inverness haben wir uns dann von der „Santa“ wieder verabschiedet (nachdem wir noch einen Heizlüfter angeschafft hatten, denn die Heizung funktionierte auch nicht mehr).

Ach ja, Jannik hat uns dann verkündet, dass wir alle das Segler-Casting bestanden hätten und er jederzeit wieder mit uns segeln würde.

Die Caledonia-Crew mit Eggert Schütt, Arne Ipsen, „Lui“ Ulrich Dahm, „Zischi“ Peter Zösch, „Momo“ Moritz Böök, Jörg Posny, „Jette“ Kerstin Pomarius, „James“ Jens Bartels, Jannik Dühren und Rosi Eckhoff.

Kann Kälte töten?

Gefahren beim Sturz in kaltes Wasser

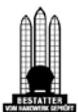
Beim Sturz in kaltes Wasser lassen sich vier Stadien unterscheiden, die zu unterschiedlichen Zeitpunkten nach dem Unfall zum Tode führen können. Entscheidend sind aber die **ersten** beiden, die mit hoher Wahrscheinlichkeit unmittelbar Ertrinken nach sich ziehen können (wenn keine „wasserdichte“ Schutzbekleidung getragen wird).

In diesem Zusammenhang bedeutet „kalt“ eine Wassertemperatur von 15° C und weniger! Aber die Reaktionen des Organismus auf Eintauchen in kaltes Wasser sind von Mensch zu Mensch verschieden. Wer nicht an Kälte gewöhnt ist, bei dem können diese fatalen Mechanismen sogar schon bei Temperaturen unter 25° C auftreten.

1. Stadium: Sofortreaktion oder Kälteschock. Ursächlich ist der plötzliche Kältereiz auf die Haut. Dieses kann innerhalb von 3–5 Minuten nach dem Eintauchen zum Tod führen (nicht nur bei älteren Menschen, sondern auch bei Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen!)

Ursächlich sind die Reaktionen des Kreislaufs und der Atmung auf den Kältereiz. Die Reaktion setzt sofort ein, hat ihren Höhepunkt nach 30 Sekunden und kann 3–5 Minuten andauern (und es spielt keine Rolle über wie viel isolierendes Fett der Körper verfügt).

Schon bei Wassertemperaturen unter 25°C setzt eine verstärkte Atmung ein. Bei kälterem Wasser (unter 15°C) kommt es sofort zu einem massiven Atemzug, der bis zu 2–3 l Volumen umfassen kann und in eine unkontrollierte Hyperventilation (beschleunigte Atmung) übergeht.

		<h1 style="font-family: serif;">Seemann</h1> <p style="font-family: serif;">& Söhne</p>	
seit 1892 Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG		www.seemannsoehne.de	
Blankenese Dormienstr. 9 22587 Hamburg Tel.: 866 06 10	Rissen Ole Kohdrift 4 22559 Hamburg Tel.: 81 40 10	Groß Flottbek Stiller Weg 2 22607 Hamburg Tel.: 82 17 62	Bestattungen aller Art und Bestattungsvorsorge

Es wird bis zu viermal so schnell geatmet wie im Ruhezustand, was zu Schwindel, Verwirrtheitszuständen und Panik mit dem Gefühl von Luftnot führen kann (1,4).

Die Fähigkeit eines normal bekleideten Menschen, an der Luft den Atem im Durchschnitt für über eine Minute anhalten zu können, reduziert sich beim Eintauchen in kaltes Wasser auf weniger als 10 Sekunden! Wenn man sich dann noch eine unruhige Wasseroberfläche mit etwas Seegang oder kurzen Wellen vorstellt, die immer wieder den Kopf und die Atemwege überspülen, dann besteht für die verunfallte Person ein hohes Risiko, Wasser einzuatmen, bevor es gelingt die Atmung unter Kontrolle zu bringen. Das benötigte Volumen an Flüssigkeit, das zum Ertrinkungstod führen kann, ist wirklich gering. Es beträgt nämlich nur $\frac{1}{4}$ – $\frac{1}{2}$ Liter.

Das so genannte Atemminutenvolumen (welches sich aus Atemfrequenz und eingeatmetem Luftvolumen pro Minute errechnet) beträgt für einen erwachsenen Mann in Ruhe etwa 6–8 Liter. Fällt man in kaltes Wasser, so kann das Atemvolumen auf bis zu 150 Liter in der ersten Minute ansteigen (1). Damit wird deutlich, dass es nur geringer Wassermengen durch Inhalation z.B. von Gischt bei jedem Atemzug bedarf, um die Lungenfunktion drastisch zu verschlechtern.

Tod durch Ertrinken infolge Beeinträchtigung der Atmung ist das Hauptproblem für sonst gesunde und auch junge Menschen!

Zeitgleich kommt es durch den Kältereiz zu einer Verengung der Blutgefäße in der Haut und durch den Wasserdruck auf die Beine zu einem Verschieben von mehr Blutvolumen in den Brustkorb und zum Herzen. Durch den erhöhten Widerstand in den Schlagadern und durch ein erhöhtes Angebot an Blut muss das Herz mehr

pumpen, wodurch die Herzfrequenz und der Blutdruck krisenhaft ansteigen. Dieses kann insbesondere bei schon vorliegendem hohem Blutdruck oder auch bei älteren Menschen zu Herzinfarkt, Hirnblutung oder Schlaganfall führen. Der zwangsläufige Anstieg von Stresshormonen kann Herzrhythmusstörungen hervorrufen, was ebenfalls unmittelbar zu Bewusstlosigkeit mit Tod durch Ertrinken führen kann.

2. Stadium: kurzfristige Reaktion oder Schwimmversagen. Ursächlich ist der Kälteeinfluss auf Muskulatur und Nerven. Dieses kann innerhalb von 5–30 Minuten nach Eintauchen zum Tode führen!

Nach der Haut kühlen als nächstes Nerven, Muskulatur und die Gelenke der Extremitäten herunter. Dieses geschieht vor allem deshalb, weil Arme und Beine eine große Oberfläche besitzen und weil die verengten Blutgefäße der Haut kein Blut mehr zur Wärmeproduktion heranführen.

Für viele Aktivitäten, die für das Überleben wichtig sind, brauchen wir die Funktion unserer Hände. Die manuelle Geschicklichkeit, die Kraft und die Möglichkeit, sich zügig zu bewegen, können sehr schnell nach Eintauchen in kaltes Wasser um 60–80% zurückgehen. Insbesondere die Kraft in den Fingern kann nach 5 Minuten in 5°C kaltem Wasser um 20% verringert sein (1). Damit kann es schon schwierig werden, z.B. die Rettungsweste aufzublasen, ein Spraycap hervorzu ziehen, eine Leine zu kneten oder sich irgendwo festzuhalten.

Wenn man das 1. Stadium (d.h. die ersten fünf Minuten!) überlebt hat, aber keine Rettungs- oder Schwimmweste trägt, die für Auftrieb sorgt, dann kann man sich nur schwimmend an der Oberfläche halten. Koordinierte Schwimmbe-

wegungen in den ersten Minuten nach Sturz in kaltes Wasser auszuführen, ist aber wegen der Hyperventilation und Panik extrem schwierig, meistens sogar unmöglich.

Es wurde beobachtet, dass Personen, die man als „gute“ Schwimmer in warmem Wasser einschätzte, noch nicht mal in der Lage waren, eine Strecke von 2–3 Metern in kaltem Wasser zurückzulegen, um sich zu retten (1).

Wenn es einem trotzdem gelingt, am Anfang Schwimmzüge durchzuführen, dann sinkt der Körper sehr schnell infolge der nicht mehr funktionierenden kalten Muskulatur von der horizontalen in eine vertikale Lage ab. Dies führt zu immer schnelleren, ineffektiveren und unkoordinierten Arm- und Beinbewegungen, erhöhter Atemfrequenz und schließlich zum Unvermögen, den Kopf über Wasser halten zu können.

3. Stadium: Unterkühlung (Hypothermie): Diese kann nach 30 Minuten in kaltem Wasser auftreten und infolge Bewusstlosigkeit zum Ertrinkungstod führen. (*)

4. Stadium: Kreislaufzusammenbruch nach der Rettung. Ursache hierfür ist der Abfall des Blutdrucks, nachdem der Verunfallte aus dem Wasser gerettet wurde. (*)

(* die letzten beiden Stadien werden in diesem Artikel nicht weiter abgehandelt)

Wichtig zu wissen ist, dass die beschriebenen ersten beiden Mechanismen vor dem Eintritt der Unterkühlung (Hypothermie) auftreten. Vor allem das Schwimmversagen ist die häufigste Ursache für den Ertrinkungstod! Die Statistiken in England berichten, dass sich bis zu 55% der jährlichen Ertrinkungsunfälle im offenem Wasser innerhalb von 3 Metern (!) Entfernung zu einer „sicheren“ Plattform ereignen (1).

Was bedeutet das jetzt für den Wassersportler im Frühjahr auf der Elbe, der Alster, der Ostsee (oder wo sonst auch immer das Wasser auch im Sommer nicht wärmer als 15° C ist)?

Man darf auf gar keinen Fall ins Wasser fallen! Es kann auch für junge gesunde Menschen ohne entsprechende Bekleidung und Rettungsweste den sicheren Tod bedeuten. Diese Gefahr wird einfach unterschätzt!

Die „Garderobe“ sollte aus gut isolierender (Wetterschutz-) Bekleidung bestehen und an Hand- und Fußgelenken so dicht wie möglich anliegen, damit der Wassereintritt reduziert werden kann (am besten ist ein atmungsaktiver

Beckerbillett · Hamburg
 Telefon 040 - 399 202-0 · Telefax 040 - 399 202 99
 Eintrittskartendruck und Kassensysteme dtp@beckerbillett.de · www.beckerbillett.de

Kälteschutzanzug). Die „Dicke“ der isolierenden Schicht sollte sich so weit wie möglich an der Wasser- und nicht an der Lufttemperatur orientieren. Die Frühlingssonne wärmt leider nur die Haut und schützt nicht!

Eine Rettungsweste oder eine sonstige Schwimmhilfe erhöht drastisch die Chance zu überleben! Und es sei nochmals betont: ein **Schrittgurt** ist ein unverzichtbarer Bestandteil einer Rettungsweste, damit diese nicht über den Kopf rutschen kann. Es gibt genügend Beispiele von tragischen Unglücken, die das belegen (die Meinung internationaler Experten ist diesbezüglich eindeutig – siehe Literatur bei 1,2,4,5).

Eine nur locker am Körper sitzende Rettungsweste ohne Schrittgurt vermittelt ein Gefühl trügerischer Sicherheit!

Dr. med. Jens Kohfahl, Cuxhaven
(www.dr-kohfahl.de)

Literatur

- 1-Golden/Tipton: Essentials of Sea Survival
- 2-Bierens: Handbook on Drowning
- 3-IMO: A pocket guide to Cold Water Survival
- 4-NATO: Survival at Sea for Mariners, Aviators and Search and Rescue Personnel
- 5-Department of Transport, Canada: Survival in Cold Waters: Staying Alive



Fastnet – Mythos? Herausforderung und Schicksal – auch beim Modellsegeln

Die großen Herausforderungen der Regattawelt sind jedem Segler bekannt. Auf der Südhalbkugel ist dies sicher Sydney-Hobart. Auf der Nordhalbkugel das Fastnet-Rennen um den Felsen mit dem Leuchtturm in der Irischen See, den jeder Segler kennt und doch nur wenige je selbst gesehen haben. Die über 600 Seemeilen lange Regattabahn durch eins der rauhesten Reviere unserer Halbkugel verlangt den Teilnehmern alles ab: Vorbereitung, Taktik, Bootsspeed, Durchhaltevermögen und Kondition. Häufig ein Ritt an der Grenze des Machbaren für Mensch und Material, was die Tragödien 1979 beim Fastnet und 1998 beim Sydney-Hobart schmerzlich aufzeigten.

Die Modellsegler in der Minicupper Szene sind nahezu alle selbst Regattasegler. Wenige, z. B. Michael Müller, haben den Fastnet Rock selbst gesehen. Allen gemeinsam ist der Spaß daran, die Regattasegelei auch in Miniaturform im Winter auszuüben. Der Minicupper (eine Nachbildung der 1984er „Container“) bringt für viele immer noch schöne Erinnerungen an die Blütezeit des Admirals-Cup und die legendären Wettfahrten bei der Cowes Week und eben des Fastnet Race.

Zu einer kompletten Regattaserie gehört natürlich wie bei den Großen eine entsprechende Langstreckenwettfahrt. So ist es nicht verwunderlich, dass findige Köpfe das Mini-Fastnet-Rennen ersannen. Nicht wie sonst im geschützten Hafen sondern in der rauen Wirklichkeit auf freiem Wasser. In bester SVAOe-Tradition auf der Elbe. Frei, ungeachtet des Wetters im großen Strom. Eine Herausforderung für Mensch und Material.

Den Solent als Startrevier imitiert der Mühlenberger Yachthafen. Dann geht es aus der



Vor der Riesenwelle



Die Rettung kommt zu spät



...und fast abgesoffen



Gelingt das Ablaufen ohne Patenthalse?



Durchgekentert ...



„Nur“ Mastbruch, aber Boot geborgen – niemand verletzt.
Fotos: Andreas Borring

1 8 8 6



LOUIS LOUWIEN
Tischlerei GmbH

Wie es Euch gefällt
Möbel und Mehr

Telefon 04101 / 40 29 99 ■ Mobil 0177 / 840 30 06
www.tischlerei-louwien.de

Hafeneinfahrt nach Backbord elbauf bis zum „Fastnet Rock“ – einem Dalben vor Teufelsbrück. Nach ordnungsgemäßer Rundung zurück in den Mühlenberger Hafen. Gesamtstrecke ca. 2,8 km (Sorry 1,52 sm). Man kann auf diesem Abschnitt wunderbar neben seinem Boot herlaufen und es steuern. Nachdem 2009 ein Flautenrennen stattfand und 2010 wegen Eisgangs abgesagt werden musste, wurde der 12. Februar 2011 zu einem denkwürdigen Mini-Fastnet mit härtesten Anforderungen an die 18 gemeldeten „Crews“.

Ein strammer OSO-Wind Stärke 4–5 machte die Elbe für die 1,30m langen Minicupper zur echten Irischen See. Wie vor jedem Start auf eine Langstrecke waren die dann 17 angereisten Teilnehmer beim Ausrüsten (Akkus) und Eintrimmen (Gewichte, Segeleinrichtung) ob der Windstärke sehr angespannt. Den Wetterbericht noch schnell übers iPhone. Wird's mehr? Alles Gewicht ins Boot? Wenn ja, wo ist der beste Trimm? Dem Modell-Laien sei hier gesagt, das der Minicupper je nach Windstärke mit bis zu 6 kg Innenballast an die Gegebenheiten angepasst werden muss. Das will bei einer solchen Tour genau überlegt sein. Im Hafen ist es ja immer nicht so schlimm. Aber wie geht das dann „auf See“? Ändern ist später nicht möglich. Nachdem alles zur Zufriedenheit des Skippers gerichtet ist, geht es los. Startkreuz wie erwähnt im Solent (Mühlenberger Hafen). Frank Schönfeld, der heute auch schon die 2. Generation segeln lässt, hätte gesungen: Der Start in Lee war völlig OK.

Im Hafen ging es noch irgendwie. Nur zwei Boote verhaken sich am Start und müssen vom Begleitboot getrennt werden. Ich kann mich auf der Startkreuz gut vom Pulk freihalten und trotz schon heftiger Böen als Dritter das Luvfass runden. Dann vor dem Wind zur Ausfahrt. In der

Ausfahrt eine leichte Konfusion aufgrund der Windverhältnisse. Es wird eng, da von hinten alle in die „Molenflaute“ rauschen. Irgendwo im Mittelfeld komme ich auf die Elbe. Es läuft ab. Eine schier endlose Kreuz unter Land bahnt sich an. Jeder Elbsegler kennt das. Die zugereisten Teilnehmer von der Ostsee, aus Hannover und dem Ruhrgebiet werden es lernen müssen.

Der Kampf beginnt. Das Stricken unter Land ist eine Geduldprobe. Wie bei den Großen. Immer wieder der Gleiche vor dir. Bei jedem Schlag. Einmal mutig etwas weiter – Grundberührung. Einmal auf Steuerbord Bug etwas ausgeruht – zu weit draußen – einen verloren. Es ist zum... Der Rhythmus muss sich erst einspielen. Irgendwann bekomme ich auch die Bb-Schläge hin. Immer mit quer laufender Welle aufs Land zu. Die Wellen sind für die Boote so, als wenn man in der Nordsee auf einer 35-Fuß-Yacht bei 3–4m Welle segeln muss. Da geht die Brigg in jeder Böe in die Sonne, wenn man nicht aufpasst. Auf Stb ist es besser. Genau gegen die Wellen. Gut zu steuern, führt aber leider in den Gegenstrom.

Nach einiger Zeit hat sich alles eingespielt. Da sich noch zwei Boote aufgrund einer nicht gut gelösten Wegerechtssituation verhaken und achteraus fallen, kann ich auf den dritten Platz vorrücken. Nun folgt ein spannender Kampf mit Christoph Trömer. Einer der Topleute im Minicupper. Der gibt nicht so leicht auf. Gemeinsam können wir uns aber an den Führenden heran schieben. Hans Walter Kröger (BSC) liegt vorn – Elbsegler eben. Wir holen auf, und er wird wohl etwas nervös. Jedenfalls wendet er mehrfach sehr optimistisch unter Land, was irgendwann zu einem Ruderschaden führt. Damit scheidet er leider aus. Schade, denn er wäre wohl nur sehr schwer zu schlagen gewesen.

Derweil spielen sich im hinteren Teil des Feldes

Tragödien ab. Boote stranden im Dampferschwell auf den Steinen. Riggs fallen, Ruder brechen und einige unerfahrenere Steuerleute kommen einfach nicht gegen den Strom an. Die Begleitboot-Crew (SVAOe Schlauchi mit Außenborder und Svenja und Kai an Bord) hat alle Hände voll zu tun. Hier zwischendurch einen besonders herzlichen Dank an die beiden, die bei 0°C fast den ganzen Tag auf der Gummiflitsche ausgehalten haben und zum Überfluss auch noch anschließend nach Wedel fahren mussten, weil wir das Boot aufgrund des wenigen Wassers in Mühlenberg nicht mehr an die Stege oder die Slipbahn bekommen konnten.

Zurück an die Spitze. Christoph lässt nicht locker. Er führt mit 5–6 m Vorsprung. Ich komme mal ran, mal falle ich etwas zurück. Hinter mir kommt Michael Müller. Der Abstand ist aber ausreichend. Den nächsten danach kann ich nicht sehen. Kreuzen gegen den Strom dauert bekanntlich lange. Das Feld ist extrem ausgedünnt und weit auseinander. Daher entschließt sich die

Regattaleitung, statt des Turmes bei Teufelsbrück eine Regattatonne vorher zu runden. So ist nach ca. 2 Kilometern die Wendemarke erreicht. Beim vorletzten Schlag macht Christoph den einzigen nennenswerten Fehler und stellt sein Boot in der Wende im Wind ab. Ich komme vorbei, ein letzter Schlag unter Land und dann raus zur Tonne. Christoph muss noch einmal mehr schlagen, und weg bin ich.

Um die Tonne, und nun geht der Ritt los. Vor dem Wind mit dem Strom. Das erste Mal, dass ich als Elbsegler mich nicht über eine solche Situation freuen kann. Ich muss nämlich laufen! Das zur Kondition und Ausdauer. Eigentlich nicht wirklich mein Thema! 2 km im Laufschrift und dabei das Modell steuern. Das Modell ist mit dem Strom schneller. Ich kann es bald kaum noch sehen. Dabei immer durch den Sch... Sand rennen. Zum Glück geht es Christoph hinter mir nicht besser, und Michael ist schon außer Reichweite. Kurz vor dem Hafen lasse ich das Boot in die Sonne schießen und warten. Völlig außer Atem



Neuheit

MÖRER
SCHIFFSELEKTRONIK

WIB3S
Digitaler Seewetter-Empfänger
Stationärer
Wetterempfang
in Perfektion

Fahrtgebiete: Nordsee, Ostsee, IJsselmeer (DWD),
weltweit (NAVTEX auf 490 kHz und 518 kHz)

Bäckerstr. 18 · 21244 Buchholz i.d.N.
Tel 04181/94483-0 · Fax 04181/94483-20 · info@moerer.de
www.moerer.de · www.wetterinfofox.com

komme ich auf der Mole an und kann das Boot mit trotzdem 3 Min. Vorsprung zum ungefährdeten Sieg in den Hafen steuern. Da sage noch einer, Modellsegeln ist kein Sport!

Alles in allem sind von den 17 Startern nur 6 ins Ziel gekommen. Die anderen mussten aufgeben. Es gab zum Glück keinen Totalverlust, aber es gibt für zwei Leute neue Masten. Man kann sagen, dass es ein echtes Fastnet Race war. Mit allen Höhen und Tiefen. Spaß gemacht hat es allen. Wie sonst auch üblich wurde beim Bier die ganze Wettfahrt abschließend besprochen, und Michael Müller konnte die Preisverteilung vornehmen. Hans Walter Kröger (BSC) hat als Sponsor tolle Preise gestiftet und obendrein die

Getränke übernommen. Dafür ganz besonders herzlichen Dank!!

Mein weiterer Dank geht an Michael, der wie immer vorzüglich routiniert die Veranstaltung durchgeführt hat und ungerechter Weise auch noch auf sein Boot warten musste. Leider war es aufgrund des extrem niedrigen Wasserstandes mitten im Hafen stecken geblieben. Der weiche Schlick machte alle Bergungsversuche zunichte und so konnte er nur auf die Flut warten.

Ergebnis:

1. Bernd Blohm (GER 391), SVAOe
2. Christoph Trömer (GER 295), WSG Arnis
3. Michael Müller (GER 339), SVAOe

Bernd Blohm

Aus dem DSV

Neuer DSV-Jugendobmann

Der DSV hat einen neuen Jugendobmann. Timo Haß, Rechtsanwalt aus Pöcking bei München, wurde beim 19. Jugendsegelertreffen vom 25. bis 27. Februar in Bremen von rund 200 Delegierten einstimmig gewählt. Der 36-Jährige ist Mitglied im Münchener Ruder- und Segelverein „Bayern“ von 1910 und arbeitet ehrenamtlich als Wettfahrtleiter, Schiedsrichter und Jugendtrainer. Seit April 2004 engagiert sich Haß zudem als Jugendobmann des Bayerischen Seglerverbandes und als Mitglied des DSV-Jugendsegelausschusses. Der bisherige DSV-Jugendobmann Wolfgang Wagner durfte nach zwölf Jahren Amtszeit satzungsgemäß nicht wieder kandidieren.

Im Leistungssport verzeichnet die Seglerjugend einen beachtlichen Aufwärtstrend. In Bremen wurden acht Crews für ihre Medaillen bei Europa- und Weltmeisterschaften 2009 und

2010 sowie bei den erstmals veranstalteten Olympischen Jugendspielen geehrt. Zwei weitere Crews hätten die Ehrung verdient, waren jedoch terminlich verhindert. So viele Top-Ergebnisse hatte es noch nie innerhalb von zwei Jahren gegeben.

Gastrednerin Karen Buse, Staatsrätin beim Senator für Inneres und Sport in Bremen, freute sich, dass unter dem Titel „Sport spricht alle Sprachen! Integrationsmotor Segelverein“ ein gesellschaftlich relevantes Thema diskutiert wurde. Besonders gut besucht war der Arbeitskreis zu neuen Medien. Hier war das Fazit eindeutig: Um neue Mitglieder zu gewinnen, sollten Vereine neben den klassischen Medien Social Networks für ihre interne und externe Kommunikation nutzen. Zu Gast war auch Sönke Roeber, der mit seiner Bilder-Show „1200 Tage Samstag“ faszinierende Impressionen von seiner Weltumsegelung zeigte. Das in vielen Organisationen der Gesellschaft und des Sports diskutierte

Thema Schutz vor sexualisierter Gewalt stand ebenfalls auf der Tagesordnung, und Mona Küppers, Jugendobfrau des Segler-Verbandes Nordrhein-Westfalen, stellte entsprechende Kampagnen vor.

Fristverlängerung für Antifouling

Nach Inkrafttreten der EU-Biozidrichtlinie dürfen künftig nur noch Antifoulinganstriche verwendet werden, deren Wirkstoffe registriert und in den Annex 1 (Positivliste) aufgenommen wurden. Nach Aussage des Bundesumweltamtes gibt es bei der Prüfung der Stoffe aber noch erhebliche Schwierigkeiten. Deshalb dürfen die derzeit im Handel befindlichen biozidhaltigen Unterwasseranstriche im Sportsektor noch bis zum 13. Mai 2013 genutzt werden. Parallel dazu gibt es Bemühungen, Anstriche auf Nanobasis zu entwickeln. Das Labor „Limnomar“ hat im Auftrag des Bundesumweltamtes die Wirksamkeit dieser nanobasierten Anstriche untersucht. Das Ergebnis ist jedoch ernüchternd. Die erste Generation der Nanoprodukte ist für den Sportbootbereich nicht ausreichend wirksam und kann biozidhaltige Unterwasseranstriche nicht ersetzen. Es sind jedoch weitere Produkte in der Entwicklung.

Bewuchs-Datenbank

Wertvolle Hinweis für den Unterwasseranstrich gibt es auf www.bewuchs-atlas.de im Menü „Wassersport“. Dort ist unter anderem die so genannte Bewuchs-Datenbank veröffentlicht. Sie gibt Hinweise für das geeignete Antifouling. Die Datenbank ist in den vergangenen Jahre in Kooperation des DSV mit dem Hamburger Forschungsinstitut Limnomar entstanden.

Sportschiffahrt nicht outsourcen

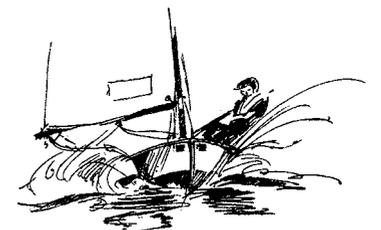
Das Forum Wassersport hat sich bei seiner Jahrestagung auf der Boot in Düsseldorf einstimmig dafür ausgesprochen, dass die deut-

schen Wasserflächen weiterhin in bewährter und kompetenter Weise von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung betreut werden.

Es gilt, die gute Infrastruktur nicht wie bei der Bahn durch kurzfristige Sparmaßnahmen aufs Spiel zu setzen. Die Verbände betrachten daher Überlegungen zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes mit Besorgnis, in deren Folge die wassersportlich genutzten Bundeswasserstraßen künftig in eine „alternative Betriebsform“ gegeben werden könnten. Das Konzept widerspricht nach ihrer Auffassung der Forderung des Deutschen Bundestages, Wassertourismus in Deutschland zu fördern. Das Forum Wassersport ist der Zusammenschluss der Wassersportspitzenverbände unter dem Dach des Deutschen Olympischen Sportbundes. Ihm gehört auch der Deutsche Segler-Verband an.

Yardstickzahlen 2011

Die aktuellen Yardstickzahlen für die Regattasaison 2011 stehen auf der Homepage www.kreuzer-abteilung.org im Menü „Service“ sowie auf der Website www.dsv.org im Menü „Regatta/Olympia“. In gedruckter Form sind sie beim DSV und in der SVAOe-Geschäftsstelle erhältlich.



Besondere Jubiläen...

Ein Jahrhundert im Dienste der Fahrtensegler – Kreuzer-Abteilung des DSV wurde 100 Jahre alt

Im Gründungsjahr des Deutschen Segler-Verbandes (DSV) 1888 stand zwar das Wettsegeln in Deutschland bereits in einer gewissen Blüte, und es bestand großes Interesse daran, diesen Sport zu fördern. An Fahrtensegeln dachten in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts jedoch nur erst wenige, und so bestand zunächst auch gar kein Bedürfnis, diese Sportart zu fördern und ihre Interessen zu vertreten. Das änderte sich allmählich erst in den ersten Jahren des neuen Jahrhunderts, in denen auch das Tourensegeln auf Küsten- und Binnengewässern zunehmend Liebhaber gewann.

So kam es, dass engagierte Fahrtensegler das Bedürfnis verspürten, sich zu organisieren. Am 19. März 1911 gründeten 56 von ihnen in Berlin den Deutschen Kreuzer-Yacht-Verband, der bereits ein Jahr später sein erstes Jahrbuch mit allgemeinen Informationen herausgab. 1914 erscheint das erste Ostsee-Handbuch. Ein Jahr später zählt der Verband bereits 500 Mitglieder. Dieser ersten selbständigen Interessenvertretung war allerdings nur ein kurzes Dasein beschieden. 1917, in der Schlussphase des ersten Weltkrieges, in der ohnehin nicht gesegelt wurde, schloss sie sich als Kreuzer-Abteilung dem DSV an. Diese weitgehend selbständige Abteilung im DSV vertrat hinfort gezielt die Interessen der Fahrtensegler.

Aus der nach dem zweiten Weltkrieg stark gerupften Yachtszene wagten einige Segler 1952 in Hamburg einen zunächst bescheidenen Neuanfang. Die Mitgliederzahl der wieder ins Leben gerufenen „KA“, wie sie in Fachkreisen

genannt wird, überstieg 1961 erstmals nach dem Krieg die Tausendergrenze. Erst in den Zeiten der allgemeinen wirtschaftlichen Verbesserung und der damit verbundenen Zunahme des Interesses am Segelsport bekommt sie einen enormen Zulauf, der zu Mitgliederzahlen über 20.000 und im Zuge des weltweiten Fahrtensegelns auch zu einer weitgehenden Veränderung und Erweiterung des Aufgabenfeldes führte.

Da die Mitgliedschaft in der KA die Mitgliedschaft in einem DSV-Verein zur Voraussetzung hat entstand aus dem Wunsch, den vielen „Wilden“ Seglern einen überregionalen Verein anzubieten, 1971 der „Club der Kreuzer-Abteilung“ mit eigenem Vorstand und Finanzverwaltung.

Probleme blieben nicht aus. So führte Unzufriedenheit vieler Mitglieder über den Status und das Verlangen nach mehr Mitbestimmung innerhalb des DSV 1998 zum Austritt von rund 3.500 Mitgliedern und zur Gründung des Kreuzer Yacht-Clubs Deutschland. Der Übertritt so vieler engagierter Fahrtensegler und die entstandene Konkurrenzsituation sowie die zurückliegende Wirtschaftskrise führten zu ihrer heute geringeren Mitgliederzahl von 18.500. Damit ist die KA unverändert eine aktive und notwendige Interessenvertretung, deren Vorteile sich rechnen. Sie bietet einen umfangreichen Service, zahlreiche Seminare und Informationsmöglichkeiten an. Allein ihre Internetseiten werden jährlich von über 250.000 Besuchern genutzt.

Am Rande sei vermerkt, dass in der KA stets auch SVAOe-Mitglieder ehrenamtlich mitgewirkt haben.

JCS

„100 Jahre Leidenschaft für Bücher“ – Delius Klasing Verlag feiert Geburtstag
Die SVAOe hat einen gewichtigen Grund, dem

Delius Klasing Verlag zu seinem 100. Geburtstag zu gratulieren – und diesen Glückwunsch noch einmal mit einem herzlichen Dankeschön zu verbinden. Die große Bücherregalwand im Sitzungszimmer unseres Clubhauses ist nämlich eine Spende des Verlages anlässlich der Einweihung unseres Neubaus im Jahr 2001. Und wer sich den Inhalt der Bücherwand ansieht, der wird viele Ausgaben aus dem Delius Klasing Verlag finden – aus früheren Jahrzehnten und auch ganz aktuelle.



Konrad Delius

1911, als die SVAOe immerhin schon fünf Jahre bestand und bereits 230 Mitglieder sowie 50 Yachten und Boote zählte, legte der königlich-preußische Kommerzienrat und Verleger Johannes Klasing gemeinsam mit seinem Schwiegersohn Konrad Delius den Grundstein für das Verlagshaus Delius Klasing. Als Inhaber des renommierten Buchverlags Velhagen & Klasing hatte sich Johannes Klasing bereits als erfolgreicher Unternehmer mit Gespür für Markttrends erwiesen. Das in Berlin neu gegründete Verlagshaus sollte neben dem traditionsreichen Buchverlag die Basis für das Zeitschriftengeschäft werden. Als Startkapital erhielt der Verlag die Rechte an der „Allgemeinen Automobilzeitung“, dem offiziellen Organ des Kaiserlichen Automobilclubs. 1912 kam die „Illustrierte Aeronautische Mitteilung“ hinzu, 1913 das Verbandsblatt des ADAC sowie „Das Motorboot“. Das war der erste Schritt in den Wassersport-Markt. 1923 folgte „Die Yacht“.

Nach dem Zweiten Weltkrieg übernahm Konrad Wilhelm Delius das Ruder des Verlages, nunmehr

mit Sitz in Bielefeld. Gemeinsam mit seinen Brüdern Kurt und Hans-Heinrich baute er die Position im Bereich Wassersport aus. „Yacht“, „boote“ und „surf“ wurden zu Marktführern in ihren Segmenten, gleichzeitig entwickelte Delius Klasing ein breit gefächertes Buchprogramm, renommierte Autoren aus der Segelszene prägten das Profil.

1989 übernahm der Jurist und gelernte Verlagsbuchhändler Konrad Delius die Leitung des Unternehmens, erschloss ihm neue Märkte, zum Beispiel mit dem „Bike“-Magazin für Mountainbikefahrer, und entwickelte Delius Klasing zu einem Special-Interest-Verlag mit einem höchst vielseitigen Angebot von Büchern für Segler und andere Wassersportler, für Automobilbegeisterte, Motorradfreaks, Freunde des Radsports, Taucher und sogar Fußballfans. Für Gartenfreunde gibt es die opulenten Bildbände der „Edition Delius“. Highlights des Delius Klasing Programms sind auch die Kalender, die jedes Jahr neu unzählige Wände schmücken.

Konrad Delius schreibt im Vorwort zum aktuellen Verlagsprogramm: „Qualität ist unser Siegel. Inhaltliche Substanz hat Vorrang – ohne auf Faszination zu verzichten.“ Die SVAOe wünscht dem Verlag weiterhin viel Erfolg mit seiner „Leidenschaft für Bücher“.

Sux.

55 Jahre Old Merry Tale Jazzband 50 Jahre „Am Sonntag will mein Süßer mit mir Segeln gehn“

Am Sonnabend, dem 21. Mai, feiern die Traditional und Münsters OMTJ gemeinsam in der Hamburger Laeiszhalle ihr 55-jähriges Jubiläum. In diesem Zusammenhang erinnert man sich daran, dass die OMTJ im Sommer 1961 – also vor sage und schreibe 50 Jahren – nach einigen

anderen Erfolgstiteln mit dem „Segler“ einen Riesenerfolg hatte, der 25 Wochen in den Sommerhitparaden gespielt wurde und dort im Juli auf Platz 1 landete.

Jost „Addi“ Münster, Scharpie- und Starbootsegler – seit 57 Jahren unter dem SVAOe-Stander! – hatte den Titel aus den 1920er Jahren zum ersten Mal bei den Kollegen der Cabinet Jazzmen gehört und sogleich entschieden, das Lied als Rückseite für das bereits eingespielte Wolgalied arrangieren und aufnehmen zu lassen. Reinhard Zaum, der in der Band Bass und Tuba spielte, sang es stilecht und mit leicht ironischem Timbre.

Die SVAOe gratuliert herzlich zu diesem Doppeljubiläum, zu dem die Musiker gemeinsam ihren alten Hit selbstverständlich wieder spielen werden. Sie haben dazu bereits einige Segler aus der damaligen Zeit eingeladen und gehen davon aus, dass auch viele andere ihr Boot an diesem Tag mal am Steg liegen lassen.

JCS

Moderne Zeiten?

Neue Herausforderung für 70 +

Sterben die Hafenmeister aus? Im einst gemütlichen Dänemark jedenfalls waren sie im vergangenen Sommer schon weitgehend abhanden gekommen. Zuverdienende Pensionister oder ferienjobbende Mädchen mit Fahrrad waren flächendeckend verschwunden. Nun bedrückt uns das an sich nicht so sehr, da wir viel ankern und ansonsten gern in abgelegenen Plätzen an winzigen Stegen festmachen (die wir aber nur selten verraten). Wenn dort überhaupt Hafengeld gefordert wird, wirft man es in einem Umschlag in einen Briefkasten. Je größer und moderner eine Marina ist, umso mehr versuchen wir sie zu vermeiden. Und wer jeden Tag in der See badet, braucht auch keine Duschen.

Ich gebe zu, wir sind schon komische Leute, aber hin und wieder muss man eben doch einen „richtigen“ Hafen anlaufen. Lebensmittel, Wasser und Diesel werden auf einsamen Plätzen nun einmal nicht angeboten. In diesem Jahr war

auf dem Weg zum Zielort der SVAOe-Rallye Brejning am Vejlefjord – übrigens ein kleiner, ruhiger und empfehlenswerter Yachthafen in schöner Umgebung, den wir schon kannten und gern anlaufen – unser erster „richtiger“ Yachthafen Middelfart-Russelbæk. Natürlich führte ein Spaziergang zum weit entfernten Hafenamt, wo zwei freundliche junge Hafenwarte die Eintretenden – in Deutsch – freundlich willkommen hießen.

Gegen sonstige Gewohnheit verweigerten die beiden jedoch die Annahme von Barem, sondern verwiesen stolz auf den neu installierten Automaten, vor dem sich eine Schlange älterer Herren aufgebaut hatte, um mehr oder weniger ungeschickt zu versuchen, der Technik ihren Tribut zu zollen, sprich ihm die nötige Anzahl von dänischen Kronen einzuverleiben. Nach dem der erste einigermaßen hilf- und sprachlos vor der Technik kapitulierte, zeigten ihm die beiden freundlichen Jungs, wie und wo er was drücken sollte. Offenbar verstand er nur Bahnhof, steckte aber schließlich die Scheine in den entsprechenden Schlitz, fummelte Quittung, Bordaufkleber und Wechselgeld aus einem anderen und entfernte sich grummelnd.

Nummer zwei hatte offenbar schon irgendwo was von moderner Technik und Automat gehört und fühlte sich nun selbstbewusst als Fachmann. So griff er wild in die Tasten und hoffte auf den gewünschten Erfolg. Der sah aber anders aus als gedacht. Der Automat nahm den Angriff übel und reagierte mit Totalstreik. Die jungen Männer waren das offenbar gewöhnt und gaben der Maschine ein paar geheimnisvolle Befehle ein. Danach gab seinen Widerstand auf und war für neuerliche Versuche bereit.

Inzwischen hatte sich eine längere Schlange aufgebaut. Keiner wusste genau, was und wie

hier gespielt wurde, und so klappte es bei fast niemand auf Anhieb. Indes war die Ansammlung geeignet für ein Studium des Problems „demografischer Wandel im Segelsport“: nur alte Männer. Und die Emanzipation der Frauen? Denen traute man eine Teilnahme an diesem Spielchen hier offenbar nicht zu. Oder standen hier nur verwitwete Einhandsegler? Die beiden jungen Männer verloren nicht die Geduld und erklärten auf Deutsch oder Englisch (für die vielen Niederländer) die Handhabung der mysteriösen Kiste. Schließlich war ich dran. (Meine Frau war natürlich auch an Bord mit Wichtigerem beschäftigt, als sich mit störrischen Automaten zu streiten.) Wäre ich doch im nahen Gamborgfjord auf den Haken gegangen!

Nun, in der Falle, versuchte ich mich zu drücken. Diplomatisch schlau wollte ich den Jungs das abgezählte Geld in die Hand drücken. Doch erbarmungslos bestanden sie darauf, dass ich mich blamierte. Sie zeigten mir die Handhabung. Trickreich wollte ich weder Duschen noch Waschmaschine noch Servicekarte (Strom war hier – noch – kostenlos), sondern „nur“ Hafengeld bezahlen. Das wurde ich los, bekam mein Bedrucktes und musste nicht am nächsten Tag das Pfand für eine Servicekarte einlösen. Als ich diese Geschichte wenig später irgendwo erzählte, hörte ich, dass dem Automaten die ihm angetane Misshandlung anscheinend nicht gut bekommen sein muss. Er beendete seinen Dienst und verlangte einen externen Doktor. Fünf Tage lang mussten in Middelfart die freundlichen Jungs wieder per Hand kassieren. Am Zielort, dem gemütlichen Brejning, konnten wir uns dann wieder an einem altersgerechten Club-Briefkasten entspannen.

In Århus konnte ich das mich wieder erwartende Ärgernis abwenden, denn wir hatten bis dahin



BAUM & KÖNIG HAMBURG
The Classic-Yacht Broker

Klassische Yachten &
traditionelle Schiffe.

Kompetente Beratung.
Über 22 Jahre Erfahrung.
Weltweit.

www.classic-yachts.de

Bremer Reihe 24 | 20099 Hamburg | Tel +49.(0)40.36 67 02 | baum+koenig@classic-yachts.de

einen technisch versierteren Mitsegler. Der erledigte alles, kam aber mit einer Guthabekarte an, die man in den Stromkasten stecken musste, um der Batterie mal wieder Atem einzuhauchen. Den Vorgang der Kartenrückgabe, inklusive Inkasso von Pfand und Restguthaben, übten wir dann ein paar Mal, bevor er sich zur Heimfahrt in den Zug setzte. Ich war mächtig stolz auf mich, denn die Rückgabe gelang problemlos.

Mein Stolz hielt nicht lange vor. In Langør/Samsø schlug die Technik wieder zu. Beim ersten und zweiten Besuch war der Automat „out of order“. Beim dritten ging er wieder. Aber hier waren nur Scheckkarten zugelassen, darauf hatte ich nicht geachtet. Was machen Leute, die so was nicht haben? Ich hab' eine, also holte ich sie von Bord (jeder Gang macht schlank). Beim vierten Anlauf bemerkte ich, dass hier sonderbarerweise immer nur Frauen standen. Und offenbar hatten alle mit der Bedienung keine Probleme. Ich begann leicht zu schwitzen. Bloß nicht blamieren, dachte ich. Und zu fragen kam schon gar nicht in Betracht.

Also sah ich zu, was die dort trieben und versuchte das, als ich allein war, nachzuahmen. Natürlich scheiterte ich. Nach dem Rasseln drückte ich einen Knopf und bekam einen Ausdruck. Neuer Versuch mit anderer Kombination – Rasseln, Ausdruck. „Nun haben sie zweimal Hafenheld abgebucht“, dachte ich und gab es auf.

Verlegen gestand ich abends dem Kontrolleur meine vergeblichen Versuche und zeigte ihm die Belege. Er lächelte nur spöttisch und wies mich auf die Aufdrucke „afbrudt“ und „afvist“ hin, was wohl abgebrochen bzw. abgewiesen bedeutete. Also nix mit doppelter Abbuchung.

Mit einem handlichen Apparat druckte er schnell Quittung und Aufkleber und nahm, wie

in vergangenen Tagen, richtiges Geld. „Kroner oder Euro? fragte er nur. Ich entschied mich für Kronen, die dort ja noch gelten.

Das nächste Fiasko bahnte sich in Kertemünde an. Auch hier ein Automat – in 10 Minuten gut fußläufig zu erreichen – mit vielerlei Angeboten und Wahlmöglichkeiten. Alles zahlbar in bar oder mit Karte. Denkste. Wer Gebührenbelastungen auf der Karte vermeiden wollte, und das sind, der Schlange nach zu urteilen, wohl die meisten, versuchte 100-Kronenscheine in den Schlitz zu stecken. Da der die nicht entgegen nahm und sie immer wieder ausspuckte, musste jeder denken, dass der Fehler an seinen Scheinen lag. So wurden sie hin und her gedreht – es gibt pro Schein vier Möglichkeiten – glatt gestrichen und es mit anderen versucht. Die Schlange wurde länger. Nur wenige hauten ab. Fast alle versuchten es. „Ihr“ Geld, frisch eingetauscht, musste der Schlitz doch akzeptieren. Mit einem freundlichen „Lassen Sie mich doch mal“ versuchten sie es mit anderen, neueren, glatteren – nix ging

Die Schlange entwickelte sich zum Knäuel, in dem mehrsprachig durcheinander geredet und mit Kronenscheinen gewedelt wurde. Und es kamen immer mehr. Ich sah mir das Spektakel eine Zeit lang an. Sah es anfangs aus wie eine Essenausgabe von Unicef in der Sahelzone, so erinnerte es immer mehr an Hagenbecks Affengehege, wenn die Zuschauer mit Bananen werfen. Der Hafensteuermeister saß unbeteiligt hinterm Nebenfenster und schrieb irgendetwas wahnsinnig Wichtiges. Vielleicht einen Bericht darüber, dass der Automat kein Bargeld annimmt. Auf die Idee, dafür einen Zettel anzubringen, kam er nicht. An der Tür war ein Schild: Bürozeit irgendwann abends. Da ging ich dann hin und wurde mein Geld los. Die anderen auch.

Kennen Sie Rantzsausmünde? Ein schöner, kleiner

Hafen für Einheimische. Einige freie Plätze. Kaum Gäste. Fahren ja alle dran vorbei. Man liegt gut dort und kann sogar einkaufen (20 Minuten zu Fuß). Aber Bewegung schadet ja nicht. Hafengeld? Hafensteuer? Ein Gang zu einer kleinen Baracke macht klüger. Automat für Hafengeld, Dusche und sogar Toilette. Aber „Uden for funktion“. Zwei Stunden später, Inzwischen schon in Übung, klappte es dann auf Antrieb. „Wo bleibt das Positive?“ „Learning by doing“, wie der Lateiner sagt. Und es hat gar nicht wehgetan. Alte Menschen haben viel Lernfähigkeit bewahrt, es dauert manchmal nur etwas länger.

In Schleimünde endlich wieder Barzahlung. Ein netter Klönsnack mit der Hafensteuerin, die nicht nur kassiert und Brötchen besorgt, sondern auch mal nach dem Rechten sieht und Hinweise fürs Festmachen gibt – eine Heckleine an einem Pfahl pro Schiff – versöhnte uns mit der fremd gewordenen Hafenwelt wieder.

Fazit: Dänischer Sommer mit Tücken als neue Herausforderung für Segler und Motorbootfahrer 70 + ? Veränderungen haben auch immer eine positive Seite. Schade nur, dass wir auf den Klönsnack mit Hafensteuern und -innen, in welcher Sprache auch immer, künftig immer mehr verzichten müssen, es sei denn der Apparat ist mal wieder kaputt und ein hilfreicher Engel in Sicht. Automaten, Apparate. Es ist die Welt von morgen. Der Mensch schafft sich ab. Aber auch: Ein neues Gesprächsthema im Hafen und an der winterlichen Clubhausbar.

Kommen Sie gut durch den Sommer!

Jürgen Chr. Schaper
Kommodore



Vom Winde verweht –

Oder: Svendborg einmal nicht

In zahlreichen Veröffentlichungen las es sich vollmundig so oder ähnlich: „Der Hafen Svendborg hat die Gastlieger in diesem Jahr mit einem völlig modernisierten Hafen überrascht, in dem an Land und auf dem Wasser gebaut und modernisiert wurde“. Spaltenlange Elogien mit den notwendigen Aufzählungen angenehmer Details folgten. Die lassen wir hier mal weg, denn dies soll keine Beschreibung von Stadt und Hafen sein. Aber bei allem: Größer ist der Hafen leider nicht geworden, wie uns in diesem Sommer drastisch klar gemacht wurde.

Dieser Hafen mag wirklich einer Auffrischung bedürftig haben, denn ein Besuch der allseits beliebten schönen alten Stadt ist ja fast schon eine Pflicht. Aber nicht immer möglich. Das zeigt sich an einem windigen Sommertag. Gern wollen wir dort gegen Abschluss unserer diesjährigen Sommertour wieder Station machen und den Aufenthalt dort genießen. Bei ständig zunehmenden westlichen Winden kamen wir von Kertemünde. Im Hinblick auf eine Starkwindwarnung, SW-lich 6–7 mit stürmischen Schauerböen, machten wir keine Zwischenstation, sondern liefen bis in den Svendborgsund hinein, wo wir im leidlich geschützten Pilekrog vor Troense (gesprochen Troense und nicht Trönense, dann schreibe es sich mit ø!) ankerten.

Obwohl während der Nacht von heftigen Böen geschüttelt hielt der Anker. Das unruhige Liegen lässt aber im Laufe des nächsten Vormittags in uns den Wunsch nach einer örtlichen Veränderung aufkommen. „Gegen Mittag sind die Häfen leer.“ Nach dieser Seglerweisheit gehen wir somit ankerauf und versuchen es zunächst im nahen Troense. Dort liegt man, so es gelingt,

rechtzeitig einen Platz an der kleinen Anlage zu ergattern, ganz ordentlich. Es gibt auch noch einen lebendigen sehr netten Hafenmeister statt eines elektronischen, der auf Bestellung sogar morgens Brötchen mitbringt. Doch wir bekommen keinen Platz, da wegen des starken Windes niemand ausgelaufen war. Und demzufolge auch keine Brötchen.

„Also auf nach Svendborg“, sagen wir uns und tuckern, in den Böen hart überliegend, mit dem Strom gegen mäßigen Seegang die kleine Strecke, um die angekündigten Modernisierungen und Verbesserungen zu genießen. Aber was müssen wir nach 58 Jahren „Dänemark unter Segeln“ zum ersten Mal erleben? Der Hafen ist voll! So voll, dass nicht mal eine Jolle dort ein Plätzchen gefunden hätte! Große und kleine Yachten liegen in dichten Päckchen quer über den Hafen. Man kann zu Fuß rüber gehen! Und von Westen her kommen immer weitere. Es ist Freitag und so für viele der Beginn einer neuen Urlaubswoche. Bis an den Horizont nehmen sie nur vor Fock oder kleinsten Segeln Kurs auf das begehrte Ziel.

Vor der Zufahrt kreuzend suchen bald immer mehr hilflos irgendwo ein Plätzchen. Im Werfthafen, Museumshafen, runden Yachthafen, an Stegen, überall werden sie abgewiesen. Voll, verboten, reserviert, privat. Auch wir werden aus dem einzigen freien Platz hinter dem Museumshafen sofort wieder vertrieben. Privat, wir hätten es uns denken können, sonst hätte dort sicher schon ein anderes Boot gelegen. (Unser Ablegemanöver kostet während einer Bö in einem Interessenkonflikt zwischen Bug und Pfahl die Steuerbordposilaterne!). Selbst gegenüber in Vindeby scheitert ein Versuch, irgendwo festzumachen. (Fast hätte es dort die rote Laterne ebenfalls hingerichtet.)

Also, Hebel auf den Tisch und gegenan, denn „zurück darf kein Seemann schau'n“. Vages Ziel: Ballen/Fünen. Entgegenkommende Rauschfahrer ahnen beim freundlichen Gruß nicht, was sie in Svendborg erwartet. Vor Rantzausmunde ist Schluss. Wir kommen nicht mehr gegen Wind und Seegang an. Die näher liegenden Stationen melden West 8! Also nix wie rein in den uns noch unbekanntem Hafen. Beim Anlegen in der Box starker Querwind. Ein Einheimischer nimmt dankenswerterweise die Luvleine. Dann herrscht Ruhe und Frieden. Wir sitzen im Windschutz und sehen bei einem Drink auf die ostwärts ziehenden Segler. Mit dem Genuss der gepriesenen neuen Annehmlichkeiten in Svendborg wird es nun wohl erst 2011 etwas werden. Wenn es dann nicht gerade wieder starkwindig bläst.

JCS

Trotz oder wegen?

Erlebnisse unter Schwarz-Gelb

TROTZ des schwarz-gelben SVAOe-Standers im Topp, der aus einer gewissen Entfernung erfahrungsgemäß schon mal gern für eine schwedische Nationalflagge gehalten wird, mussten Jürgen Kluth und Klaus Stichling auf einer nationalen Jolle des Baujahres 1906 sowie vier weitere Gleichaltrige mit einer Elb-H-Jolle und einem Piraten im Sommer 1952 umkehren. Und zwar im Kleinen Belt von der Insel Årø. Erst dort hatte ein Hafenmeister, in Personalunion noch Polizist, Post-, Bürger-, Fähr- und Fischereimeister, bemerkt, dass wir eben doch keine richtigen Schweden waren.

Visa für Dänemark wurden sobald (sieben Jahre!) nach dem Krieg noch nicht wieder ausgestellt. Nur mit Personalausweisen ausgestattet, waren wir vorschriftswidrig mit 14-tägigem Jollen-

schippern, am Flensburg-Feuerschiff vor dem Kalkgrund und an Sonderburg vorbei, durch den Alsensund ziemlich weit in die dänischen Gewässer eingedrungen.

Jetzt sollte die Rückreise umgehend und auf kürzestem Wege erfolgen. Wir bissen in den sauren Apfel und stellten dem Hafenmeister die mit ihm am Vortag angebrochene Spirituose beim Ablegen auf den Steg. Ein ausgewehter SVAOe-Stander schmückte sie wie ein Trauerflor. Da es damals eine eigene Nationalflagge für uns Deutsche zwar rein theoretisch schon gab, aber von den Seglern (noch) nicht geführt wurde, erfolgte die Rückkehr ganz unbehelligt.

WEGEN unseres Vereinsstanders sind meine Frau und ich am Sonntag, dem 6. Juni 2010 etwa auf der Hoheitslinie zwischen Deutschland und Dänemark erstmals wieder „gewahrschaut“ worden. 58 Jahre kontrollfreien Segelns in Ostseegeässern, herrliche Zeiten – mit oder ohne „Schengen“ und anderen Abkommen – waren plötzlich vorbei und zu Ende. Überraschend schon!

Auf halber Strecke zwischen Schleimünde und Ærø beobachtet nämlich ein sehr großes Schiff der deutschen (nicht etwa der dänischen!) Küstenwache den Grenzverkehr zur See. Sein Tochterboot, ein mit vier Beamten besetztes Schlauchboot, kam aus der Ferne sehr schnell heran und begleitete uns etwa eine halbe Seemeile, ohne dass jemand an Bord zu kommen begehrte. Neben der Nationalflagge am Heck führten wir – wie heute üblich – den Vereinsstander unter der Backbordsaling. Die Beamten fragten sehr höflich wegen unseres „Schwedenstanders“ nach dem Woher und Wohin, lasen unseren Schiffsnamen „Sygun“, den Heimathafen sowie das Vereinskürzel am Heck. Dann telefonierten sie eifrig mit dem weitab

driftenden Mutterschiff und hauten wieder ab. Waren sie erleichtert, keine Schmuggler oder Grenzverletzer vor sich zu haben, sondern nur ergraute Segeloldies unter den Farben Schwarz-Gelb?

JK

(Anm. Red.: Unter der Verwechslung haben auch die Segler des Flensburger Segel-Clubs mit seinem weißen Kreuz auf blauem Grund zu leiden! Um Verwechslungen nach Möglichkeit zu vermeiden, sollten SVAOeer die Saison immer mit einem neuen Stander beginnen!)

Dies und das

Regatten und auch sonst viel – Ausschreibungen für 2011 erschienen

Wer hat da gesagt, dass man auf der Elbe nicht Regatta segeln kann? Mit rund 30 Regatten, veranstaltet allein von Hamburger Segelvereinen, und noch vieles mehr über Regeln, Revier und Sicherheit sowie natürlich die nötigen Meldevordrucke beweist das vom Hamburger Segler-Verband herausgegebene 160 Seiten starke Buch „Elbe-Regatten“, für dessen Inhalt, Redaktion, Layout und Anzeigenverwaltung wieder Marcus Boehlich – ihm sei hier Lob und Dank ausgesprochen! – verantwortlich zeichnet, deutlich das Gegenteil. Ansprechend aufgemacht ist es auch für den Nichtregatta-segler von Bedeutung, und sei es nur wegen der Kenntnis darüber, was wo los ist auf der Elbe. Das Buch ist – dank der vielen Anzeigen – kostenlos zu haben auf der Geschäftsstelle der SVAOe, Neumühlen 21, Tel.: 040/881 14 40. Es kann auch bei den Veranstaltungen im Clubhaus mitgenommen werden.

Alles neu im Netz

Sowohl auf dem Wasser als auch im Internet spielt eine zielgerichtete Navigation eine entscheidende Rolle. Für die virtuellen Gewässer im Netz sind die Internetportale von Europas führendem Segelmagazin YACHT und Europas größtem Motorboot-Magazin BOOTE ab sofort besser gerüstet. Gestützt auf ein einheitliches Content Management System haben die beiden Online-Portale yacht.de und boote-magazin.de ein neues, ansprechendes Design erhalten. Das Konzept der Seiten wurde darüber hinaus inhaltlich komplett überarbeitet.

Im Mittelpunkt der Seiten stehen eine klare Bildsprache sowie eine übersichtliche Navigationsstruktur und ein auf den User zugeschnittenes Service-Angebot. Durch die enge Verknüpfung von redaktionellen Inhalten, Fotogalerien, Videobeiträgen oder Literaturhinweisen liefern die Redakteure von Europas führenden Wassersportmagazinen den Besuchern von yacht.de und boote-magazin.de darüber hinaus noch mehr Informationen und Fakten zu Schwerpunkt-Themen wie „Test und Technik“ oder „Reise“.

Große Fotos, eine horizontale Navigationsleiste und viele Service-Themen fallen dem Besucher jetzt direkt ins Auge. Auch die beiden großen Online-Foren von YACHT und BOOTE wurden mit neuen Features ausgestattet. Moderne Social-Media-Elemente (Blogs, das Erstellen eigener Bildergalerien oder das Verfassen von Kommentaren) ermöglichen einen intensiven Austausch mit der Community.

Weitere Features werden in Zukunft folgen. Ähnlich wie bereits auf yacht.de die Rubrik YACHT TV bei den Besuchern sehr gefragt ist, soll auch BOOTE TV auf boote-magazin.de die Nutzer begeistern.

Mehr zum Relaunch unter: www.yacht.de und www.boote-magazin.de.

Änderungen im NOK – Eine Stellungnahme

Zu den Änderungen im NOK erreichte uns die nachstehende E-Mail eines Seglers, die wir unseren Lesern nicht vorenthalten wollen. Wir können seine Forderung nur unterstützen:

Guten Tag, vielleicht will der DSV auch mal was für die diversen Nord- und Ostseesegler empfehlen, die den Nord-Ostsee-Kanal jedes Jahr als Querung durchfahren. Auf der Jahreshauptversammlung unseres Segelclubs wurden wir über diverse Baumaßnahmen im Nord-Ostsee-Kanal und an den Schleusen informiert. Sperrungen der Schleusen, Sperrungen im weiteren Verlauf des Kanals usw., das muss nun mal sein.

Neuerdings werden in den Warteweichen die alten Holzdalben zum Festmachen durch Stahldalben ersetzt. Nach uns übertragenen Informationen sollen leider lediglich die ersten drei Dalben auf jeder Seite (am Anfang und Ende der Weiche. Red.) auf der zur Böschung liegenden Seite mit Ringen versehen sein, damit Sportboote bei einer Vollsperrung oder einem Begegnungsverbot dort warten bzw. festmachen können. Dieses Jahr wird es auf km 30 und in Höhe Rendsburg Großbaustellen geben, und dort sind Begegnungsverbote eingerichtet. Es wird zu erheblichen Wartezeiten kommen. Zur Sicherheit des Verkehrs im Kanal würde ich Sie bitten, als Verbände eine Empfehlung zu formulieren, dass alle Dalben in einer Weiche mit angeschweißten Ösen oder reingedrehten Ösen versehen werden könnten. Von den Sportbooten aus sind die Dalben, für die Berufsschiffahrt vorgesehen, einfach zu hoch, zu breit und zu glatt.

A. Ronald Lendt
(Schriftwart Segelclub Nesskanal Hamburg)

Baum & König mit neuem Inhaber

Nach 27 Jahren Arbeit mit und für klassische Yachten hat sich unser langjähriges Mitglied Peter König entschlossen, seine Firma zu verkaufen und Hamburg zu verlassen. So leicht ist es ihm nicht gefallen, aber er hat sich entschlossen, seinen Lebensmittelpunkt nicht nur inhaltlich sondern auch geographisch zu verlegen. Er wird auf die Seychellen ziehen. Auch wenn sein Herz dort sicher weiter für klassische Yachten schlagen wird, will er sich beruflich anderen Dingen als der Maklerei widmen.

Er hat jedoch einen Nachfolger gefunden, in dessen Hände er Baum & König beruhigt und gern legt, der seine Leidenschaft für klassische und elegante Yachten nicht nur teilt, sondern sich ihnen auf unterschiedlichen Gebieten widmet und darüber hinaus über ein großes Netzwerk verfügt, das Baum & König auch international

noch mehr zu DER Adresse für klassische Yachten machen wird. Neuer Inhaber von Baum & König ist Oliver Berking, dessen Unternehmen Robbe & Berking (www.robbeberking.de) sich seit 1874 mit zeitlosem und handgefertigtem Silber und seit 2008 unter dem Namen Robbe & Berking Classics (<http://classics.robbeberking.de>) auch mit ebensolchen Yachten beschäftigt.

Peter dankt allen sehr herzlich für alles, was wir in all den Jahren gemeinsam erlebt haben. Bitte bringt seinem Baby auch in Zukunft das Vertrauen entgegen, das er all die Jahre genießen durfte. Er ist sicher, dass es Oliver und seiner Crew noch mehr gelingen wird, das Passende für euch zu finden oder eure Yacht zu verkaufen. Freunde, die mich privat erreichen möchten, erhalten meine Kontaktdaten natürlich über Baum & König. Die Firma wird auch in Zukunft Baum & König heißen und unter den bekannten

B.Beilken Sachverständigenbüro für Kraftfahrzeuge

Wenn's gekracht hat, überlassen Sie nichts dem Zufall...

Am Besten sofort zum freien und unabhängigen, öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen Berend Beilken.

Bei schuldlosem Unfall...

haben Sie das Recht, einen eigenen Sachverständigen Ihrer Wahl zu beauftragen. Die Kosten trägt die Versicherung des Unfallgegners. Sie können den Schaden nach Gutachten abrechnen. Was mit Ihrem Fahrzeug geschieht, entscheiden Sie (nach Begutachtung...) ganz allein.

Ihr Gutachten

erstellen wir auf höchstem Niveau: Hebebühne, Achsvermessung, Rahmenvermessung per Ultraschall, modernste Digitalfototechnik und eine erstklassige Kaffeemaschine stehen in unserem Büro zur Verfügung.

bei Werkstattärger, Montagsauto, Wertgutachten und so weiter der Weg ist derselbe:

Max Brauer Allee 218
Beilken@t-online.de

Tel.: 040 432086-0

22769 Hamburg
www.bbeilken.de

Mail- und Telefonnummern zu erreichen sein. Die neue Postadresse lautet ab sofort: Baum & König GmbH, The Classic-Yacht Broker, Am Industriehafen 5, 24937 Flensburg, Tel.: +49 – (0)40/ 36 67 02, Fax: +49 – (0)40/36 67 03, Email: baum+koenig@classic-yachts.de

Herzliche Grüße, Peter König

Die SVAOe wünscht Peter König für seinen weiteren Lebenskurs viel Glück!

HSB – Portal für Ehrenamtliche – Gewinner freuen sich über attraktive Preise!

Bereits zu Beginn der Initiative „Danke Ehrenamt!“ gab es sehr viel positives Feedback. So haben sich bereits im ersten Monat dieser besonderen Aktion zahlreiche Ehrenamtliche mit spannenden Erfahrungsberichten zu ihrem Alltag als Übungsleiter, Funktionär oder Schiedsrichter auf der Internetseite verewigt. Anfang Februar wurden nun, aus allen im Januar eingestellten Geschichten, zwei Gewinner ausgelost. Die aktiven Ehrenamtlichen wurden dann mit attraktiven Preisen belohnt. Ein Besuch unter www.dankeEhrenamt.de lohnt sich auf jeden Fall, denn es gibt noch mehr zu entdecken.

(Quelle: HSB Newsletter vom 16.02.2011)

Kanalgedanken

Schaff' ich noch die 100?

Herbst 2010, Kanalfahrt von Kiel-Holtenau nach Brunsbüttel. Seit 45 Jahren fahren wir durch den NOK. Das heißt, es ging in diesem Jahr das 90. Mal durch den Kanal! Ob wir wohl die Hundert schaffen? Aber wie hat der Kanal sich in einem halben Jahrhundert verändert? Von Brunsbüttel nach Kiel waren doch an vielen Stellen lausichtige Buchten, in denen man übernachten konnte. Und

am Wochenende waren in den kleinen Buchten die Liebespaare zu sehen.

Wenn man früher morgens früh genug losschipperte, sah und hörte man die unglaubliche Vogelwelt. Von Brunsbüttel auf den ersten Kilometern konnte man meilenweit in die Landschaft sehen, heute ist alles zugewachsen. Heute gibt es da zwar Vögel wie z.B. die Nilgans, die aussieht wie eine Ente mit langen Beinen, bräunlichem Gefieder und einem roten Ring um die Augen, aber außer Möwen, Schwänen, Rallen und Stockenten nur wenig andere Vögel. Und jetzt? Viele lange begradigte Strecken, damit die großen Brummer besser vorankommen. Vorteilhaft ist heute, dass man wunderbar mit dem Fahrrad an der Kanalböschung entlang fahren kann. Ist sehr zu empfehlen. Es gibt ein schönes Hotel „Gardels“ in St. Michaelisdonn als Station.

Seit einigen Jahren hat man schon einen großen Teil der hölzernen Duckdalben durch Stahldalben mit Betonfüllung ersetzt. Die alten 16er führten immer jedes Jahr neu zu der Überlegung, wie viele Baumstämme für alle Duckdalben in den Weichen gebraucht würden? Zuerst denkt man, es sind 16, aber es sind nur 12, da innen vier fehlen. Für die kleinen Vögel gibt es in den modernen Dalben nun keine Brutmöglichkeiten mehr.

Auch damals mit einem Schiff 7,75 x 2,42 Meter, 5 PS Johnson-Außenborder, später in dem gleichen Schiff einen 10 PS Wankelmotor mit Ölhydraulik-Getriebe, jedes Mal reines Abenteuer mit der bangen Frage: Hält der Motor den ganzen Kanal durch? Und seit langem ist das Schiff 10,65 x 3,20 Meter, der 30 PS Vierzylinder brummt ruhig vor sich hin. Ist schon toll, wie die Technik verbessert worden ist. Und der vorige Sommer?

Frühjahr und Herbst, feucht und kalt, oft viel

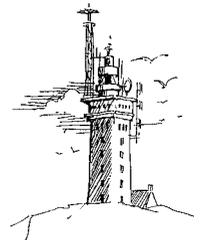
Wind. Aber dazwischen; sechs Wochen Sonne im Stück, das haben wir so eigentlich noch nie gehabt. Dabei leider immer wenig Wind. In diesem Jahr waren wir im Osten. Mann, gibt es da jetzt Yachthäfen, davon können wir im Westen nur träumen. Hohe Düne in Warnemünde, Boltenhagen und Kühlungsborn. Alles neu und vom Feinsten.

Eine kleine Begebenheit im Nothafen Darßer Ort. Man muss sich jetzt anmelden und den Hafen am nächsten Tag bis 09:00 Uhr verlassen. Warum eigentlich? Um 08:30 Uhr des Abreisetags kam ein Schlauchboot, drei Personen von der Wasserschutzpolizei schrieben sich die Namen der noch vorhandenen Schiffe auf. Auf meine Frage, ob irgendwo ein Boot geklaut wurde, erfolgte keine Reaktion seitens der Polizisten. Irgendwie fühlte man sich an alte DDR-Zeiten erinnert. Der Vormann des Seenot-Rettungskreuzers, mit dem wir ins Gespräch kamen, empfahl uns, immer

wieder den Hafen anzulaufen, damit dieser auch weiterhin offen bleibt.

Was einem im Kanal alles so durch den Kopf geht – aber für uns gehört der Kanal nun einmal zu unserer Segelsaison dazu, na, wie zum Schweinebraten das Gelee.

P. Wannack



So gemütlich geht es nicht mehr! Kanalfahrt im Schlepp vor 100 Jahren.

Ein neuer Stander und noch mehr

Vereinsschapp im Frühjahr

Wenn sie diese Nachrichten in Händen halten, dann hat für viele die Segelsaison nach einem langen Winter schon wieder begonnen. Doch immer noch gibt es eine Menge zu erledigen und zu besorgen, zu montieren und zu richten. Wie ist es zum Beispiel mit einem neuen Stander? Sehen sie doch mal, wie der alte aussieht!

Natürlich wartet noch mehr im Vereinsschapp. Falls sie einen Flaggenmast im Garten haben, könnte der eigentlich zum Beginn der wärmeren Jahreszeit einen neuen Stander oder schmalen Gartenstander nach dänischem Vorbild gebrauchen. Den muss man nicht abends wegnehmen, sondern der kann das ganze Jahr über wehen. Nachteil: Dann ist er auch hin.

Die Kollektion an modischen Segelklamotten mit SVAOe-Emblem ist von Hans-Jürgen Vorbau aktualisiert. Zeigen Sie mit den Vereinsfarben ein bisschen corporate identity! Denken Sie auch an die vielen kleinen Dinge, mit denen Sie sich selbst oder anderen immer eine kleine Freude bereiten können. Zu Ostern zum Beispiel. Frau Lyssewski hat in der Geschäftsstelle einiges für Sie vorrätig und sieht Ihrer Bestellung gern entgegen.

Großer Gartenstander.....	€ 48,00
Kleiner Gartenstander.....	€ 38,00
Schmaler großer Gartenstander	€ 32,00
Großer Yachtstander.....	€ 12,00
Mittlerer Yachtstander	€ 8,00
Kleiner Yachtstander.....	€ 6,50
Motorbootstander (Gösch)	€ 7,50
Mützenabzeichen	€ 8,00
Einkaufstasche (Spi-Tuch, scharz/gelb)	€ 6,50
Manschettenknöpfe.....	€ 10,50
Große vergoldete Knöpfe.....	€ 4,00

Kleine vergoldete Knöpfe.....	€ 3,50
Große schwarze Knöpfe.....	€ 1,00
Kleine schwarze Knöpfe.....	€ 0,50
Anstecknadel geschwungen	€ 5,50
Anstecknadel klein spitz.....	€ 5,50
Silberne Anstecknadel*)	€ 26,80
Goldene Anstecknadel*).....	€ 32,00
Krawatten Seide	€ 18,00
Herren Polo Shirt**)	€ 20,00
Damen Polo Shirt**)	€ 20,00
Kinder Polo Shirt**)	€ 16,00
Herren Sweat Shirt**)	€ 20,00
Herren Polo Sweater**).....	€ 28,00
Rugby Shirt**)	€ 25,00
Herren Fleece Jacke**)	€ 30,00
dto. Wyndham.....	€ 45,00
Herren Fleece Pullover**).....	€ 28,00
Damen Fleece Jacke**)	€ 28,00
dto. Wyndham.....	€ 45,00
Body Warmer (Weste **).....	€ 25,00
Jacken bestickt (Damen+Herren)	€ 75,00
Kinderjacke	€ 50,00
Kinder Fleece-Pullover	€ 18,00
Segel Cap**)	€ 8,00
Rundes Stickabzeichen weiß/schwarz..	€ 5,00
Fleece Schal	€ 5,00

Hinsichtlich weiterer Angebote weisen wir auf das Bestellblatt hin, das in der Geschäftsstelle ausliegt und angefordert werden kann. Dort und auf den Zusammenkünften im Clubhaus können Sie alles ansehen, in Ruhe aussuchen und mitnehmen bzw. bestellen. Oder einfach 881 144 0 anrufen. Darüber hinaus steht eine Musterkollektion der Kleidungsstücke zur Ansicht bereit, nach der Sie auswählen und bestellen können. Wir bitten um Verständnis, dass die SVAOe bei Zusendung von Artikeln allerdings das Porto berechnen muss. Die mit **) gekennzeichneten Dinge gibt es in verschiedenen Farben.

Zu unserm Umschlagbild

Aquarelle und Radierungen von Marlies Schaper

Schon oft haben wir auf der „U 1“, wie unsere äußere Umschlagseite technisch heißt, künstlerische Darstellungen „aus dem Hause“ gebracht. Von Künstlern oder Künstlerinnen aus dem Kreis unserer Mitglieder, oder die uns freundschaftlich nahe stehen, gebracht. Seit mehreren Ausgaben stellen wir den jeweiligen Künstler dazu und sein Werk auch vor. Diesmal ist es eine Künstlerin, nämlich unser Mitglied (seit 1966) Marlies Schaper, die ebenfalls uns dankenswerterweise schon mehrfach Werke aus ihrem Repertoire für die SVAOe-Nachrichten zur Verfügung stellte. Nun möchten wir auch sie hier kurz vorstellen.

Die in Hamburg geborene und in Flottbek aufgewachsene Malerin und Grafikerin erhielt ihre

künstlerische Ausbildung, die sie mit dem Diplom als Modegrafikerin abschloss, an der heutigen Fachhochschule für Gestaltung. Beruflich war sie danach als Grafikerin in verschiedenen Gebieten der Mode- und Werbegrafik tätig. Daneben betätigte sie sich zunehmend als Zeichnerin und Malerin. Auch Radierungen entstanden von ihrer Hand. Hinzu kam die Illustration von Büchern und Zeitschriften – nicht zuletzt auch in den SVAOe-Nachrichten. Für letztere möchten wir ihr an dieser Stelle danken.

Die Liebe zur heimatlichen Unterelbe, an deren Ufer in Oevelgönne sie ihr Atelier hat, zu dem seit über 50 Jahren ausgeübten Segelsport, zu Hamburg und seinem Hafen und den nord-europäischen Küstenlandschaften bestimmen weitgehend ihre Motivwahl. So entstanden viele ihrer Werke – meist im realistischen Stil – auf Segelfahrten mit ihrer „Schwalbe“ in deutschen



Eine Länge voraus.



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

Ein Unternehmen der

 GOSSLER, GOBERT & WOLTERS GRUPPE

und skandinavischen Gewässern, aber auch auf Reisen, vorzugsweise bei längeren Aufenthalten auf Madeira. Einer ihrer Schwerpunkte liegt aber auch auf der Darstellung von Menschen, wozu sich nicht nur bei den Mitgliedern ihrer Familie – wenn diese nicht gerade segeln – immer Gelegenheit bietet.

Vom allzu Abstrakten hält sie dabei nicht viel – „man sollte das Boot oder die Person schon erkennen“ – was auch sehr den Wünschen ihrer segelnden Kundschaft entgegen kommt, die sich gern an einem von ihr gemalten Aquarell ihres Schiffes an der Wand erfreuen.

Mehrere gut besuchte und erfolgreiche Ausstellungen, vorzugsweise in Hamburg, aber auch in Berlin, Düsseldorf, Kiel und Wischhafen zeigten Querschnitte durch ihr Schaffen.

JCS

Das besondere Buch aus unserer Clubhaus-Bibliothek

„Im Kielwasser des Odysseus“

Auf der Suche nach einem „besonderen Buch“ stehe ich mal auf der Leiter und stöbere durch die Regale unserer Bibliothek, mal habe ich schon einen Titel oder Autor im Kopf und werde dann auch fündig, und mal bekomme ich auch einen Tipp. Den Hinweis auf den Schriftsteller Göran Schildt gab mir Hans-Jürgen Vorbau, als wir uns im Clubhaus trafen. Ein Buch über eine Mittelmeerreise um 1950, das klingt interessant!

Den Namen Göran Schildt hatte ich schon gehört, gelesen hatte ich noch nichts von ihm. Ein Versäumnis, wie ich nun feststelle. Zumal in unserer Bibliothek vier seiner Bücher stehen, darunter auch diese Mittelmeerfahrt „Im Kielwasser des Odysseus“. Heutzutage ist diese

Titelzeile über vielen Reiseberichten zu finden, das Mittelmeer ist voller, auch deutscher, Segler. Als Göran Schildt über seine Mittelmeerreise schrieb, war das noch ganz anders. In vielen Häfen, die er besuchte, war noch nie oder nur selten vor ihm eine Fahrtenyacht gewesen. Auf Santorin waren er und seine Frau die einzigen Touristen. Und an Bord der „Daphne“ wurde mit dem Sextanten navigiert. So ist die Lektüre seines Odysseus-Buches eine Reise in eine Zeit, die nur die ziemlich alten Segler unter uns noch selbst erlebt haben – und die wenigsten von ihnen auf dem Mittelmeer.

Göran Schildt schreibt auch (!) über das Segeln auf dem Mittelmeer, aber als studierter Kunsthistoriker gilt sein Interesse vor allem den Stätten und Relikten der Etrusker, Römer, Minoer und Griechen an seiner Törnroute. Die führte ihn von der Ligurischen Küste durch die Straße von Messina nach Ithaka, durch den Kanal von Korinth nach Athen, über Delos, Mykonos, Naxos, Santorin nach Kreta. Dort versagte der schon unterwegs immer wieder zickige Motor endgültig, mit günstigem Wind war auch nicht zu rechnen, und so ging es im Schlepp eines kleinen italienischen Wein-Tankschiffs heimwärts.

Einige Leseproben aus „Im Kielwasser des Odysseus“: „Es gibt sicherlich viele Stufen in der Leidenschaft des Seglers für seinen Sport, das Freiheitsgefühl, die Kameradschaft mit der See, die Liebe zur Wett- oder zur Langstreckenfahrt, die besiegte Gefahr; aber wenn ich nach mir selbst urteile, liegt hinter allen anderen Faktoren eine Grundursache völlig irrationaler Art. Als ich an einem schönen Maientage wieder mit dem Ruder in der Hand unter den schönen weißen Segeln saß und das Wechselspiel zwischen dem leichten Wind und der tragenden Umarmung des Meeres empfand, war ich bereit, allen Dichtern



Göran Schildts „Daphne“ steht heute im Marinemuseum „Forum Marinum“ in Turku, Finnland

und Psychoanalytikern recht zu geben, die das Wasser als ein heiliges, mystisches Element betrachten.“

„Stille auf dem Mittelmeer! Gibt es ein Meer, wo man so einsam sein kann wie hier? Kein Boot in Sichtweite, kein springender Fisch, keine rollende Dünung, kein Wolkenfetzen, nur ein endloser Spiegel, überdacht von einer abstrakten Himmelslocke.“

„Gegen vier Uhr, als der Himmel schon in der Morgendämmerung verblasste, machte ich einen letzten Versuch mit dem Sextanten, nachdem ich das starke Fernglas aufgeschraubt hatte, um die Leuchtkraft des Sterns zu verstärken. Jetzt glückte es! Wie ein kleiner, glimmender Tautropfen lag der Polarstern auf dem dünnen



„Der Pope reitet nach Hause“ – eins von vielen Fotos im Buch „Im Kielwasser des Odysseus“, erschienen erstmals 1951 in Helsinki

Strohalm des Dämmerungshorizontes. Es gab eine todsichere Positionsrechnung, nach der wir uns genau westlich von Kephallenias Nordspitze befanden.“

(Zitiert aus der 1965 bei F. A. Brockhaus erschienenen Ausgabe. Übersetzung aus dem Schwedischen von Siegfried Kienitz.)

Göran Schildt lebte von 1917 bis 2009. Die „Yacht“ brachte in ihrer Ausgabe 13/2003 einen Bericht über ihn. In unserer Clubhaus-Bibliothek stehen seine Bücher „Das Sonnenboot – Mit Daphne auf dem Nil“ – „Das Goldene Vlies – Auf den Spuren der Agronauten“ und „Die Wunschreise – Eine Binnenreise durch Frankreich zum Mittelmeer“.

Norbert Suxdorf



**Åland, Panama oder Vanuatu;
Täglich faszinierende
Eindrücke.
Dank HanseNautic
waren wir navigatorisch
sicher unterwegs.**

Profis arbeiten mit Profis
Weltumsegler Sönke Röver lässt sich beraten und ausrüsten von HanseNautic.

Womit segeln Sie?
Navigieren Sie sicher mit dem neuen **Kartensatz NV 5** zur Schwedischen Westküste und dem einzigen digitalen **Logbuch TRIPCON** sowie weiterer Elektronik, Törnplanern und nautischen Büchern.

HanseNautic
www.hansenautic.de

Herrnegraben 31 20459 Hamburg 040-374842-0 www.hansenautic.de

Neue Bücher – nicht nur für Segler

Die neueste „Seemannschaft“ – „Die Bibel für Segler“

Es war im Jahr 1929, als der „Der Blaue Peter“, die Mitgliederzeitschrift des Deutschen Hochseesportverband „Hansa“ e.V., das Erscheinen eines neuen Buches ankündigte: „Am 1. Juli erscheint im Verlage von Klasing & Co. G. m. b. H., Berlin W 9, das Buch ‚Seemannschaft‘, ein Handbuch für Segler und Motorbootfahrer, herausgegeben vom Deutschen Hochseesportverband ‚Hansa‘ e. V. für den Unterricht an der Hanseatischen Yachtschule Neustadt i. H.“ Und weiter hieß es: „Das Buch ist auf Grund der Erfahrungen fünfjähriger Lehrgangspraxis unter Mitarbeit der Lehrer zusammengestellt und bearbeitet von dem Leiter der Yachtschule, Herrn Korv.-Kapitän a. D. H. von Nostitz-Jänckendorf.“

Heinrich von Nostitz (geboren 1881) war im Ersten Weltkrieg U-Boot-Kommandant gewesen, und er war ein passionierter Segler. Unter ihm erwarb sich die Hanseatische Yachtschule – damals in Neustadt, ab 1936 in Glücksburg – sehr bald einen hervorragenden Ruf. „Seemannschaft“ wurde also nicht mit blasser Tinte, sondern gewissermaßen mit Seewasser geschrieben. Das Autorenteam wusste aus gesammelter Erfahrung, was auf dem Wasser Sache ist und wie man die Kunst der Seemannschaft angehenden Seglern am besten vermitteln kann. Die Erstausgabe der „Seemannschaft“ hatte knapp 250 Seiten und kostete 6,80 Reichsmark. Das Inhaltsverzeichnis umfasste sechs Teile: Schiffkunde, Seemannschaft, Navigation, Gesetzeskunde, Yachtgebräuche und seemännisches Wörterbuch. Die Beschreibung der Navigationshilfsmittel beschränkte sich auf Kompass, Seekarte, Logg, Lot, Winkelinstrumente, Betonung und Befuerung.

Von Satellitennavigation, Radar und Laptops an Bord war man ja noch Jahrzehnte entfernt.

Über lange Zeit galt „Seemannschaft“ als ziemlich verpöfft. Besonders die Kapitel über Kleidervorschriften und Etikette lasen sich wie aus Kaisers Zeiten.

Nun ist die jüngste Ausgabe der Seemannschaft erschienen, die 29. Auflage, vollständig überarbeitet und noch einmal wesentlich erweitert. Sie umfasst 800 Seiten, ist erstmals komplett farbig illustriert, kostet 39,90 Euro und bietet den neuesten Stand der Dinge. Hier findet sich wirklich alles, was der (angehende) Segler und Schiffsführer wissen muss: Grundlagen und Ausrüstung einer Yacht, Praxis des Segelns, Regattasport, Navigation, Wetterkunde, Pflege und Wartung, Erste Hilfe an Bord und vieles mehr. Es gibt wohl kein umfassenderes Kompendium in Sachen Segeln.

„Seemannschaft“ wurde schon bald nach Erscheinen zur „Bibel der Segler“. Dieses Prädikat hat sich das Buch über mehr als acht Jahrzehnte immer wieder neu verdient – und verdient es auch heute noch. Insgesamt über 300.000 Exemplare wurden bis heute verkauft. Der DHH zeichnet seit 1925 unverändert als Herausgeber. Ihr „Erfinder“ Heinrich von Nostitz (er starb 1953) hätte sich sehr darüber gefreut, dass aus seiner Buch-Idee ein solcher Dauer-Bestseller wurde.

Sux.
Deutscher Hochseesportverband „Hansa“ (Hrsg.), Seemannschaft, 29. Aufl., 816 Seiten, 33 Farbphotos, 660 farb. Abbildungen, Delius Klasing Verlag, Bielefeld (ISBN 978-3-7688-3248-9) € 39,90

„Hafentango“

Was macht eine Hörspielautorin aus Hamburg, die durch ihren neuen Lebensgefährten zum Segeln kommt, wenn sie in einem stürmischen Sommer fünf Tage lang in einem winzigen dänischen

Hafen, in Snaptun nämlich, eingeweht ist? Sie schreibt ihren ersten Roman. Sabine Stein legt uns eine hervorragend erzählte Milieustudie über eine Szene vor, wie wir sie alle kennen.

Sehr unterschiedliche Menschen werden zufällig in denselben Hafen, nach Oellerup, gespült und müssen es nun über Tage und Nächte miteinander aushalten: die akademischen Folkebootsegler, der Selfmademan mit seiner Neid erweckenden Motoryacht, das Lehrerehepaar mit der unerzogenen Tochter, die unerfahrene Chartercrew... Der Alkohol fließt in Strömen, aufgastaute Emotionen eskalieren, eine Ehe geht zu Bruch, und am Ende stimmen weder die Klischees noch bleiben die Beziehungen, die sich bewähren, so wie sie vorher waren. Als das Orkantief die erzwungene Gemeinschaft wieder frei gibt, werden die Leinen losgeworfen und nicht nur die frisch Verliebten

müssen für sich und ihr Schiff einen neuen Kurs abstecken.

Der Hafentango zeigt, wie nahe Idylle und Tristesse, Ordnung und Wahnsinn in einem ganz normalen Segelurlaub auf der Ostsee beieinander liegen können, wenn der Sturm die Musik spielt. Ach ja, und es gibt auch noch eine Leiche, die durch den Hafen treibt. Aber der Kriminalfall und ein Umweltskandal bilden nur den Hintergrund für die Lebensgeschichten, während sie auf Tuchfühlung gehen.

Der Roman bietet mit seinen liebevoll-spöttisch gezeichneten Figuren und mit seiner frischen Sprache ein vorzügliches Lesevergnügen. Der wohlthuenden Akzentuierung merkt man die Hörspielautorin an. Die Kunst des treffenden Wortes! Die Kunst der Pause!

Man könnte im Sommer nach Snaptun segeln

PANTAENIUS INSIDER NEWS

Was **tun**, wenn es Sie
eiskalt erwischt ...

www.pantaenius.de/insider

Die ganze Geschichte online

und das Buch vor Ort lesen. Aber es geht auch anders. Oellerup ist überall.

Reinhard Dargel

Sabine Stein, Hafentango, 241 Seiten, Mohland Verlag, ISBN 978-3-86675-146-0, 13 €

Schiffe, Kräne, Kunst und Köstlichkeiten

Ein neues Hafenbuch? Schon wieder eins? Ist das nötig? Der Rezensent hat viele Hafenbücher. Die Ausgaben zeitlich über ein Jahrhundert verteilt. Und was zeigen sie? Immer den aktuellen Hamburger Hafen, seine Schiffe, seine Gebäude seine Unternehmen, seine Menschen. Und immer sieht alles anders auch. Und so meine ich: Dies ist das „ultimative Hafenbuch“ – bis irgendwann ein neueres, aktuelleres erscheint. Denn das macht schon ein flüchtiger Blick in dieses, zudem preiswerte Bildwerk deutlich: Nirgendwo rennt die Zeit so schnell, verläuft die Entwicklung so rasant wie an der Elbe. Porträtiert werden in großformatigen Fotos aber nicht nur Schiffe und Hafenanlagen, sondern vor allem auch Menschen, die diesen geschäftigen Handelsplatz mit Leben erfüllen. Aus unterschiedlichen Blickwinkeln zeigen sie, wie vielseitig die mit dem Hafenbetrieb verbundenen Aufgaben, Berufe und Tätigkeiten sind. Das Buch ist damit nicht nur eine wichtige Information für Hamburger, sondern auch ein repräsentatives Geschenk für Gäste und ferne Freunde.

JCS

Wolfgang Schirmer, Abenteuer Hafen Hamburg, 160 Seiten, 154 Farbfotos, Delius Klasing Verlag, Bielefeld (ISBN 978-3-7688-3239-7) € 24,90

Mehr auf hoher See als vor Gericht?

Segelenthusiasten muss man nicht erklären, wer dieser Blauwassersegler ist. Richter und Staatsanwalt, inzwischen ehemaliger, hat es ihn nicht nur schon frühzeitig auf die See getrieben, sondern auch darüber zu schreiben. Als das vor rund 40 Jahren mit einem Buch über Fahrtensegeln erst-

mals geschah, nahm man ihn noch nicht so ernst. Das sollte sich schnell ändern. Der Autor stand ja nicht nur für inzwischen zahlreiche spektakuläre weltweite Segelreisen und lesenswerte Bücher darüber. Er ist auch ein glänzender Lehrer von Seemannschaft, die den noch wenig Kundigen lesbar und verständlich in die Geheimnisse der praktischen Navigation einweiht. So zählt er zu den weltweit bedeutendsten Blauwasserseglern. Wie der beamtete Jurist bei seiner Vielseitigkeit daneben noch engagiert seinen Beruf ausüben konnte, werden sich seine begeisterten Leser schon immer gefragt haben. Nun hat er das Resümee seines Seglerlebens gezogen. Diese Lebensgeschichte hat der brillante Autor so spannend und lesbar geschrieben wie alles vorher. Seinen Fans muss man das nicht besonders sagen. Dies Buch wird ihm neue bringen. JCS **Bobby Schenk/Judith Duller-Mayhofer, Segeln lebenslänglich, 264 Seiten, 205 Farb- und 23 S/W-Fotos, Delius Klasing Verlag, Bielefeld (ISBN 978-3-7688-3249-6) € 26,00**

Schönheit und Schrecken auf See

See, Seefahrt und Segeln, in alter und neuer Zeit, einmal anders. Diese Anthologie richtet sich an Ansprüche, die mehr begehren als das Gewöhnliche. Die Autorin hat aus über 2500 Jahren von Homer bis in die Moderne Textauschnitte ausgewählt, die jeweils durch stilvolle Fotos oder Gemälde ergänzt werden. Neben den überwiegend bekannten Autoren überraschen auch einige wenige weitgehend unbekannt. So entstand ein nicht nur schönes, sondern auch ein über den Tag hinaus nachdenkliches Zusammenspiel zwischen Text und Bild, das durch seine geschmackvolle Aufmachung besticht. Etwas nicht nur für anspruchsvollen Leser, sondern für jeden Neugierigen, der gern stöbert, um Vertrautes nachzuschlagen oder mehr zu erfahren über Unbekanntes oder Vergessenes.

Das Buch ist damit auch zu einem Nachschlagewerk der internationalen Seeliteratur geworden, das den Leser auch dazu anregen wird, sich mit den einzelnen Autoren und Geschichten näher zu befassen, was durch ein Literaturverzeichnis erleichtert wird.

JCS

Nathalie Couilloud, Poesie des Meeres, 288 Seiten, 111 Farb- und 35 S/W-Fotos, Edition Maritim, Hamburg (ISBN 978-3-89225-637-3) € 19,90



Zu guter Letzt

„Zur Lösung des Problems: ‚Wieder mehr Mitglieder‘ sollten wir uns mal den Damen zuwenden. Da gibt es noch viel anzubohren.“

(Viel belachter Versprecher eines früheren Vorstandsmitgliedes auf einer SVAOe-Versammlung.)

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

Neumühlen 21 · 22763 Hamburg · Tel. 040/881 14 40 · Fax 040/880 73 41
E-Mail: mail@svaoe.de · Internet: www.svaoe.de

Bürozeiten der Geschäftsstelle:

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

Bankverbindung:

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

Redaktion:

Jürgen Chr. Schaper · Oevelgönne 10 · 22605 Hamburg · Tel. 040/880 49 66
Mobil 0171/3710797 · Fax 040/600 878 81 · E-Mail: nachrichtenblatt@svaoe.de
Die Redaktion behält sich vor, eingesandte Texte zu kürzen.

Druck:

Evert-Druck · Haart 224 · 24539 Neumünster · Tel. 04321/97 03-0 · Fax 04321/97 03 97
E-Mail: info@evert-druck.de

Anzeigen:

SVAOe · Neumühlen 21 · 22763 Hamburg · Tel. 040/881 14 40 · Fax 040/880 73 41
E-Mail: mail@svaoe.de

Die Bezugsgebühr ist im Mitgliedspreis enthalten.

Die Clubnachrichten erscheinen sieben Mal im Jahr incl. Mitgliederverzeichnis oder Yachtliste.

Gedruckt auf 100 % chlorfreiem Papier

**„Im Business-to-Business-Marketing entscheiden
Glaubwürdigkeit und Sachkenntnis über den
Erfolg und nicht der kreative Gag um jeden Preis.“**

Seit 25 Jahren weltweit erfolgreich mit
umfassendem Business-to-Business-
Marketing für die erklärungsbedürftigen
technologischen Produkte und Dienst-
leistungen unserer Kunden.

— MÜNTZEL, BLUM —

W E R B E A G E N T U R